16354

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. JANUÁR 1.

Karácsonyfa ünnepség a Benczur utcai óvodában
(Kovács Géza felv.)

Az új esztendő küszöbén

ÍRTA: SZABÓ ANTAL FŐTITKÁR

Eseményekben és eredményekben gazdag évet zártunk le. 1958 januárjában olyan elhatározással indultunk a hároméves terv első esztendejének, hogy a dolgozók és vezetők összefogásával teljesítjük az előttünk álló feladatokat. Tervünket valóraváltottuk, célkitűzésünk túlnyomó részben sikerült. Köszönet érte a vasút minden dolgozójának, aki becsülettel helytállt őrhelyén. Köszönet érte a mozgalmi szervek vezetőinek, aktíváinak egyaránt.

Amit egy évvel ezelőtt biztos reméltünk, most elmondhatjuk, hogy teljesítettük. A vasút december 15-én befejezte áruszállítási tervét. 1958-ban több mint 75 millió tonna árut szállítottunk el, mintegy 7,5 százalékkal többet, mint 1957-ben. Az évi tervet kb 104 százalékra teljesítettük.

A vasutasok helytállásán, a vasút technikai fejlődésén kívül eredményeink rugója volt a reális tervezés, az összehangoltabb munka, s nem utolsósorban az, hogy kézzelfoghatóan tapasztalhattuk: pártunk és kormányunk szava és tette mindenkor fedi egymást.

Emlékszünk még, hogy az ellenforradalom vérzivatara után azt mondottuk: előrehaladásunk, élet- és munkakörülményeink javításának alapja a kezünkbe van letéve. Amennyiben úgy emelkedik a termelékenység, a termelés és a gazdaságosság, hogy sor kerülhet bérkorrekcióra, akkor az meg is történik. S a teljesítmények emelkedésével erre a vasúton is sor került.

Az ellenforradalmat követő időszakban — elsősorban 1957-ben — több mint 32 millió forint havi bérkihatást jelentő fizetésemelésben részesültek dolgozóink. 1958-ban elsősorban arra törekedtünk, hogy a bérfeszültségek kiküszöbölését, a szocialista bérezés elvét figyelembevéve használjuk fel a rendelkezésre álló pénzösszegeket. A helyes bérarányok kialakítását célozta 1958 nyarán a kocsirendezők 100 forintos béremelése. Ugyancsak ebből az elvből kiindulva 1958 november 1-től a vasút néhány munkaterületén több mint 1 millió forint havi bérkihatású bérkorrekcióra került sor.

Tényleges vasutasok és nyugdíjasok előtt egyaránt örvendetes tény az új nyugdíjtörvény életbeléptetése. De a bérkorrekciókon kívül szinte az egész vasutas társadalmat érintő szociális, kulturális, élet- és munkakörülményeket javító létesítmények átadására is sor került, olyanokra, amilyenekkel csak szocializmust építő országokban találkozhatunk.

Többek között korszerűsítettük a MÁV Kórházat, új üzemi konyha épült Pécsett és Miskolcon, a hatvani fűtőház öltözőt és mosdót kapott, megnyílt a 120 férőhelyes bodrogolaszi nevelőintézet, elkészült a kiskörei Tisza-híd, átadták a rendeltetésének a győri felvételi épületet, stb. 1958-ban a vasút technikai fejlesztése is soha nem látott fejlődésnek indult. Új dieisel- és elektromos mozdonyokat, teher- és személykocsikat kaptunk, tovább folytattuk a miskolci vonal villamosítását, hogy csak a legjelentősebbeket említsük.

Ilyen év után léptük át 1959 küszöbét, amely a reális alapokon nyugvó hároméves tervünk második esztendeje.

A tervidőszak alatt tovább növekednek a vasút áru- és személyszállítási feladatai. 1960-ban a szállításra kerülő árumennyiség több mint 12 százalékkal, az utaslétszám 4 százalékkal lesz nagyobb az 1957 évinél. 1960 végéig a villamosvontatással továbbított elegytonnakilométer teljesítményünk 10 százalékkal, a dieselvontatással továbbítottaké pedig 32 százalékkal emelkedik az 1957. évihez képest.

Szociális, kulturális és sportvonatkozású terveink is biztatóak a jövőt illetően. 1959-re a szakszervezeti tagok segélyezésére 3 773 200 forintot irányoztunk elő. Kulturális célokra 9 726 700, sportra 7 millió 120 ezer forintot fordítunk. Ebben az összegben természetesen benne foglaltatnak az állami támogatások is. A vasút területén a szociális kiadások összege meghaladja az 5 000 000 forintot. Balatonkenesén új gyermeküdülőt építünk 1 200 000 forintos költséggel. Tovább korszerűsítjük a szakszervezeti kezelésben levő üdülőket. 1952-ben a vasutas társadalombiztosítás 53 millió forintos költségvetéssel gazdálkodott. 1959-ben eléri a 440 millió forintot.

A felsorolás sem a múlt eredményeit, sem a jövő terveit illetően nem teljes. Az azonban bizonyos, hogy további előrehaladásunk a kezünkbe van letéve. Ha a vezetők és beosztottak egyaránt azon lesznek, hogy eddigi munkasikereinket újabbakkal gazdagítsuk, akkor az 1959-es évről is úgy számolhatunk majd be annakidején, mint szocialista építésünk sikeres esztendejéről.

A további sikeres munkához kívánok a szakszervezet központi vezetősége és elnöksége nevében minden dolgozónak erőt, egészséget.

A SZAKSZERVEZET KÖZPONTI VEZETŐSÉGÉNEK ÉS ELNÖKSÉGÉNEK ÜDVÖZLETE A SZAKSZERVEZETI TAGOKHOZ ÉS AKTÍVÁKHOZ

Kedves Elvtársak!

Lezárult a munkasikerekben gazdag, a szakszervezet tevékenységében eredményes 1958-as esztendő. Az elmúlt év a vasút történetében pártlan eredményeket hozott. Az eddigi legnagyobb szintet értük el a teherszállításban, a személyszállítást is a korábbiaknál gyorsabban, pontosabban teljesítettük.

A múlt évi jó munka biztató alap ahhoz, hogy az 1959-es esztendő, hároméves népgazdasági tervünk második évének feladatait sikeresen teljesíthessük. Bár tennivalóink az idén még nagyobbak lesznek, de a párt iránymutatásával, a vasutas dolgozók, a szakszervezeti tagok és aktivisták hathatós közreműködésével ezt is teljesíteni tudjuk.

Minden tevékenységünkben a dolgozók segítése, problémáik megoldására való törekvés kell, hogy vezéreljen bennünket, ha továbbra is méltók akarunk lenni a dolgozók bizalmára. Bízunk abban, hogy elhatározásunk valóraváltásában számíthatunk szakszervezeti aktíváink és a szervezett dolgozók támogatására, hiszen céljaink közösek, az összefogás meghozza az eredményt.

Az új év küszöbén a központi vezetőség és az elnökség eredményekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kíván minden szakszervezeti tagnak és aktívának. 1959-ben a párt vezetésével dolgozzunk úgy, hogy eredményeink hathatósan segítsék a szocialista Magyarország, a szocialista vasút előbbi felépítését, a vasutas dolgozók életkörülményeinek további javulását.

Az új nyugdíjtörvényről

Pártunk Központi Bizottsága a múlt évben megvizsgálta a munkásosztály élet- és munkakörülményeit. A vizsgálat után született határozat szerint gazdasági helyzetünk gondos felmérése, lehetőségeink figyelembevétele alapján 1959 első felében meg kell javítani nyugdíjrendszerünket. Az 1959 január 1-én életbelépett nyugdíjtörvény e határozat egyik pontjának megvalósítása. A nyugdíjrendezést a szakszervezetek XIX. kongresszusa fontos feladatként jelölte meg.

Az új nyugdíjtörvény, amely évi 630 millió forint emelkedést jelent 1959-ben, gazdasági erősödésünk jele is, hiszen két évvel a súlyos ellenforradalmi károk után hozta kormányzatunk ezt a nagyjelentőségű törvényt.

Az új nyugdíjtörvény elkészítésénél három alapelvet vettek figyelembe a dolgozók széles rétegeinek megkérdezése után:

1. A nyugdíjak között levő különbségek lényeges csökkentése.

2. Hosszabb szolgálati idő után magasabb nyugdíj.

3. A városonyi idő felemelése.

I.

Az alacsony nyugdíjak felemelése

Az 1952 óta eszközölt többszöri emelés ellenére a régi jogszabályok alapján megállapított nyugdíjak elmaradtak az újak mögött. A bérek emelkedése tovább növelte ezt az aránytalanságot. Ezért a forradalmi munkás-paraszt kormány úgy határozott, hogy 1959. január 1-től felemeli az alacsony nyugdíjakat. Az emelés kiterjed az 1954. évi nyugdíjtörvény alapján megállapított, 800 forintnál alacsonyabb nyugdíjakra is.

1. A nem dolgozó nyugdíjasok

a) 25 százalékkal felemelik — legalább 500 forintra és legfeljebb 800 forintra — a régi jogszabályok alapján megállapított öregségi és rokkantsági nyugdíjakat.

b) A munkabér 100 százalékára — legfeljebb 500 forintra — emelik fel azok nyugdíját, akik az 1954. évi nyugdíjtörvény alapján — alacsony keresetük miatt — a munkabérük 75 százalékának megfelelő nyugdíjat kaptak.

c) Az 1954. évi nyugdíjtörvény alapján megállapított 500 forintot elérő, de 800 forintot meg nem haladó öregségi és rokkantsági nyugdíjaknál az 1929—45. évek között munkában töltött és igazolt szolgálati idő arányában pótlékot állapítanak meg.

2. A dolgozó nyugdíjasok

A régi jogszabályok alapján nyugdíjazottak, ha továbbra is dolgoznak, és munkabérük mellett nyugdíjukat is megkapják — munkaviszonyuk megszűnéséig —, az eddigiekhez hasonlóan kapják nyugdíjukat.

Ha munkaviszonyuk megszűnik, megkapják az 1954. évi nyugdíjtörvény alapján járó nyugdíjpótlékot. Az így emelt nyugdíjhoz járul 25 százalékos emelés, az emeléssel a nyugdíj legfeljebb 800 forint lehet. (Eddig a munkaviszony megszűnése esetén a nyugdíjat csak 500 forintra lehetett felemelni.)

3. Özvegyek, árvák

a) 25 százalékkal emelkednek a régi jogszabályok alapján megállapított állandó özvegyi nyugdíjak, ha nem érik el a 400 forintot. Az emelés után a nyugdíj legalább 250, legfeljebb 400 forint lesz.

Ez az emelés a még munkaviszonyban álló özvegyekre is vonatkozik.

b) 10 százalékkal kell emelni az 1954. évi nyugdíjtörvény alapján 400 forintnál nem magasabb özvegyi nyugdíjakat. Az emelés után ezen özvegyek nyugdíja legalább 250, legfeljebb 400 forint lesz.

c) Azok az özvegyek, akik saját jogon is kaphatnak nyugdíjat, továbbra is a kedvezőbbet választhatják a kétfajta ellátás közül. Eddig, ha a kedvezőbb nyugdíj nem érte el az 500 forintot, a másikból legfeljebb 500 forintig ki lehetett egészíteni a kettő együttes összegét. Az új törvény 700 forintra emeli fel ezt az értékhatárt. Ez a rendelkezés azoknál alkalmazható, akiknek legalább egyik nyugdíját 1952. január 1. után állapították meg.

d) Felemeli az új törvény az árvák ellátását is. A félárvák az eddigi minimális havi 100 forint helyett 175 forint, a teljes árvák 150 forint helyett 250 forint legalacsonyabb árvaellátásban részesülnek.

II.

A felszabadulás előtti munkaviszony figyelembevétele a nyugdíj megállapításánál

Az 1954-ben kiadott nyugdíjtörvény alapján a felszabadulás óta munkaviszonyban töltött minden év után a törzsnyugdíj 1 százalékának megfelelő nyugdíj kiegészítés járult a nyugdíjhoz. Ezentúl 1929. január 1-től minden igazolt szolgálati év után a törzsnyugdíj 1 százalékát kell a nyugdíjhoz hozzászámítani.

A nyugdíjkiegészítés figyelembevehető kezdeteként azért kellett az 1929-es évet választani, mert Magyarországon akkor vezették be a kötelező öregségi biztosítást.

Felszabadulás előtti munkásmozgalmi múlt (szakszervezeti tagság) figyelembevétele a szolgálati időnél.

A fasizmus éveiben különösen nehéz helyzetben voltak a munkásmozgalom, a szakszervezeti harcok aktív résztvevői, szervezői. Ha a tőkés rájött, hogy ők szervezik a dolgozók harcát, nem volt maradásuk az üzemekben, munkahelyeken.

A felszabadulás előtti nagy munkanélküliség másokat is megakadályoz abban, hogy erről az időszakról folyamatos munkaviszonyt igazolhassanak. Ezért — az új törvény alapján — például olyan esetekben, amikor a dolgozó a nyugdíjhoz szükséges szolgálati idővel rendelkezik, munkaviszonynak ismerhető el a megfelelően igazolt munkásmozgalmi múlt, a folyamatos, felszabadulás előtti szakszervezeti tagság is. Az így beszámított évek után is jogosult a nyugdíjat igénylő az 1 százalékos kiegészítésre.

III.

1959-től megváltozik a nyugdíjhoz szükséges szolgálati idő

A szolgálati idő emelésének szükségessége

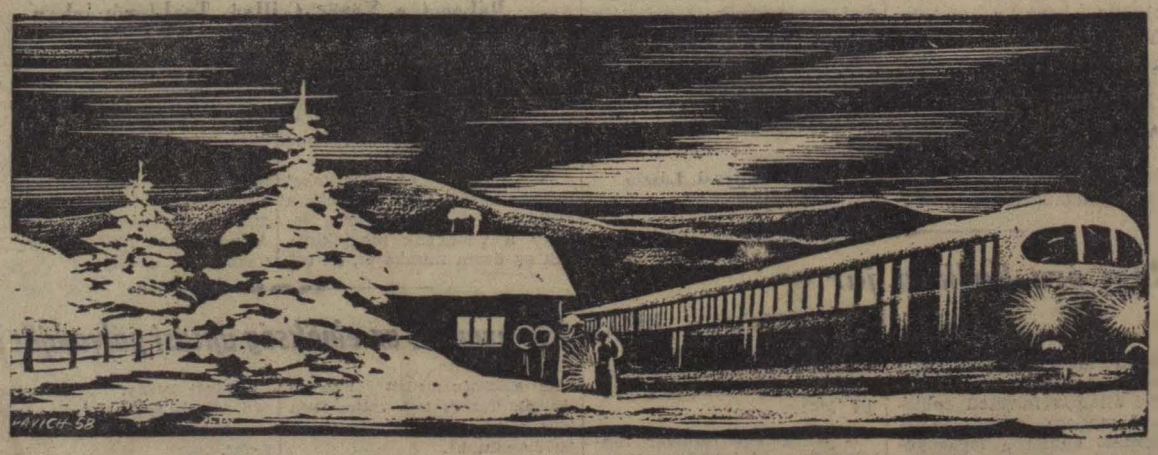
Az 1954-ben megjelent nyugdíjtörvény értelmében a nők 55, a férfiak 60 éves korukban 10 évi szolgálat után jogosulttá váltak fizetésük 50 százalékát kitevő törzsnyugdíjra és az évenkénti 1 százalékos nyugdíjkiegészítésre. E feltételek nyugdíjrendszerünket világviszonylatban szinte egyedülállóvá tették.

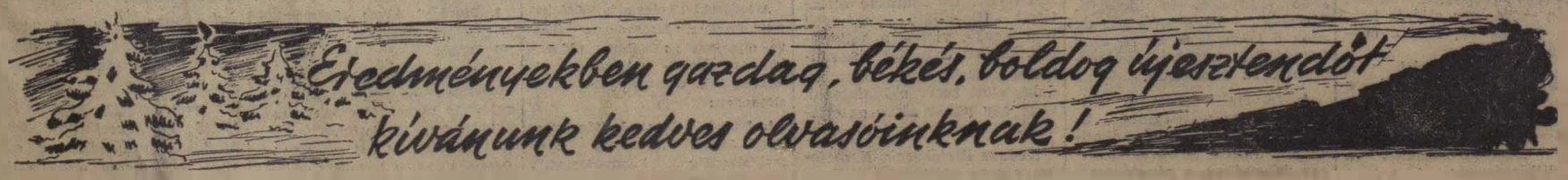
A rövid szolgálati idő megállapítására azért volt szükség, hogy a Horthy-rendszerben gyakran munkanélküli, vagy fekete listán szereplő dolgozók is megszerezhessék a nyugdíjazáshoz szükséges időt.

Öregségi nyugdíj

Az új nyugdíjtörvény értelmében 1959-ben, az eddigi

(Folytatás a 2. oldalon.)





AZ ÚJ NYUGDÍJTÖRVÉNYRŐL

(Folytatás az 1. oldalról.)

korhatár érvénybentartása mellett 14 éves igazolt szolgálati idő alapján jogosultak a dolgozók a munkabérük 50 százalékában meghatározott törzsnyugdíjra. A felszabadulás óta már több mint 13 év telt el. Így nem áll fenn a veszélye, hogy nem kaphat nyugdíjat az, aki csak a felszabadulás után kezdett rendszeresen dolgozni.

1960-ban 15 évi, 1961-ben 16 évi szolgálati idő után jár a teljes törzsnyugdíj. A fokozatos emelkedés 1970-ig tart, évenként eggyel növelve az igazolandó szolgálati évek számát. 1970-tol 25 éves munkaviszony alapján tarthatnak teljes összegű törzsnyugdíjra igényt a dolgozók.

Csökkentett összegű öregségi nyugdíj (résznyugdíj)

Az a dolgozó, aki legalább 10 éves szolgálati idővel rendelkezik, ezután is jogosult öregségi nyugdíjra. Törzsnyugdíja azonban annyiszor 2 százalékkal csökken, ahany év hiányzik a mindenkor szükséges teljes szolgálati időből.

Rokkantsági nyugdíjhoz szükséges szolgálati idő

Rokkantsági nyugdíjra jogosult az a rokkantnak elismert dolgozó, aki a rokkantsági nyugdíjhoz szükséges szolgálati idővel rendelkezik.

Az új törveny az öregségi nyugdíjjal párhuzamosan a rokkantsági nyugdíj esetében is fokozatosan növeli — 35 éves kortól felfelé — a szolgálati idot. Aki az eloírtnál kevesebb, de legalább 10 éves szolgálati idővel rendelkezik. az öregségi nyugdíjhoz hasonló módon, csökkentett összegű rokkantsági nyugdíjat kaphat. A törzsnyugdíj anyniszor 2 százalékkal csökken, ahany ev hiányzik a mindenkor szükséges teljes szolgálati időből.

35 éven aluli megrokkant dolgozók kevesebb szolgálati idő esetén is teljes összegű rokkantsági nyugdíjat kaphatnak.

Az új törvény alapján a 22 éves korukig megrokkanok az eddigi 3 év helyett 2 évi szolgálati idő után jogosultak rokkantsági nyugdíjra.

A 22—35 éves dolgozóknak ezentúl is 4—8 éves munkaviszonyt kell igazolni a rokkantsági nyugdíjhoz.

1959-ben a teljes összegű rokkantsági nyugdíj 11 évi szolgálati idő után jár 35—45 éves dolgozóknak. 45—55 éves korig 12 évi, 55—60 éves korig 13 evi munkaviszony alapján állapitanak meg teljes rokkantsági nyugdíjat.

A törvény külön kedvezményt biztosit azoknak, akik korkedvezményre jogosító munkakörökben dolgoznak. (Vasútnál a mozdonyszemélyzet. vonatkisérők, kocsirendezők). Ilyeneknél a megkivántnál rövidebb szolgálati idő után allapitanak meg teljes összegű rokkantsági nyugdíjat.

A teljes rokkantsági nyugdíjhoz szükséges szolgálati idő — 35 éves koron túl — az 1960. esztendőtől 1970-ig fokozatosan emelkedik.

Tekintet nélkül a szolgálati idő nagyságára. teljes összegű rokkantsági nyugdíj jar annak, aki üzemi baleset vagy foglalkozási betegség következtében rokkan meg.

Rokkantsági nyugdíjnál is figyelembe kell venni az 1929 január 1. óta szerzett minden szolgálati évet (munkaviszonyban, mozgalmi múltat, folyamatos szakszervezeti tagságot), amelyek után a törzsnyugdíj 1—1 százalékával emelkedik a nyugdíj.

Rokkanteági nyugdíj megállapítása

Az új törvény az eddigiektől eltérően állapítja meg a rokkantsági törzsnyugdíjakat. Eddig az egyes csoportokba tartozo rokkantak munkabérük 50—60—70 százalékát, üzemi baleset vagy foglalkozási betegség esetén 60—70—80 százalékát kapták. Ezentúl az egyes csoportok között csak 5 százalékos eltérés lesz, tehát 50—55—60, illetve 60—65—70 százalék.

A módosítás azért vált szükségessé, mert ezentúl a rokkantsági nyugdíj kiszámításánál is figyelembe veszik a hosszabb szolgálati időt, vagyis 1929-től számít a nyugdíjkiegészítés.

IV.

A nyugdíj összegének kiszámítása

Eddig a nyugdíj összegének kiszámításánál a nyugdíjigény bejelentését megelőző évi átlagos keresetet kellett figyelembe venni, 1959-ben az utolsó két év, 1960-ban 3, 1961-ben 4, továbbiakban pedig az utolsó 5 év munkabérének átlagát kell figyelembevenni a nyugdíj kiszámításánál. Több év keresetének összesítése alapján az eddiginél reálisabb nyugdíjalap megállapítása lehetséges.

V.

A nyugdíj legkisebb és legmagasabb összege

a) Az 1954-ben kiadott törvény alapján az alacsony munkabérek 75 százalékában lehetett a nyugdíjat megállapítani. Az új törvény szerint 500 forintig terjedő kereset esetén a nyugdíj a munkabér 100 százaléka lehet.

b) A nyugdíj alsó határa 500 forint marad a jövőben is, de a hosszabb munkaviszonnyal rendelkezok ehhez minden 10 éven felüli munkában eltöltött év után 1—1 százalékkal emelt nyugdíjat kapnak. 20 évi szolgálat után tehát 550 forint, 30 évi szolgálat után pedig 600 forint a minimális nyugdíj. A nyugdíj azonban nem lehet több a munkabér 100 százalékánál.

b) Az új törvény megállapítja a nyugdíj felső határát. A nyugdíj megállapításánál a jövöben 4700 forintnál magasabb munkabér-átlagot nem lehet figyelembe venni.

VI.

Házastársi pótlék

Az eddigi havi 18 forintos házastársi pótlékot az új törvény 100 forintra emeli, amennyiben a pótlékkal együttesen számolt nyugdíj nem haladja meg a 850 forintot. 850 forintos nyugdíjon felül változatlanul megkaphatják a 18 forintos házastársi pótlékot azok, akiknek nyugdíját az új törvény életbelépése előtt 850 forint felett állapították meg.

VII.

Nyugdíj folyósítása kereső foglalkozás vagy munkaviszony esetén

a) Ha a nyugdíjas kereső foglalkozást folytat, részére nem folyósítható az öregségi nyugdíj. Kereső foglalkozásnak minősül, ha valaki iparengedéllyel, vagy hasznot hajtó jogosítvánnyal rendelkezik, kisipari szövetkezet tagja. magánmérnöki, vagy ügyvédi gyakorlatot folytat, 5 katasztrális holdnál nagyobb ingatlanon önallóan gazdálkodik, illetve ilyet haszonbérbe adás útján hasznosít.

b) Folyósítható munkaviszony esetén az öregségi nyugdíj akkor, ha a kereset nem haladja meg a havi 500 forintot. Amely hónapban a kereset 500 forinton felül van, szünetel az öregségi nyugdíj folyósítása.

Fenti rendelkezésektől eltér a korkedvezményre jogosito munkakörben dolgozók és az orvosok öregségi nyugdíjának korlátozása.

c) A III. csoportba tartozó rokkant, munkaviszony esetén korlátozás nélkül kapja meg nyugdíjat. ha munkabére a havi 500 forintot nem haladja meg. Efelett nyugdíjának egyharmadát, üzemi balesetből, vagy foglalkozási betegségből eredő rokkantság esetében nyugdíjának felét folyósítják.

VIII.

Hogyan kell nyugdíjat igényelni

Öregségi nyugdíjat a munkaviszony megszűnése esetén lehet megállapítani. A dolgozó ezt munkakönyvével, vagy felmondó levéllel igazolhatja. Vasutas dolgozók szolgálati főnökségüknél jelentik be nyugdíjigényüket.

•

Felhivjuk olvasóink figyelmét, hogy lapunkban sorozatosan, részleteiben ismertetni fogjuk a nyugdíjtörvény magyarázatat. A nyugdíjtörvényre vonatkozó kérdéseikkel levélben forduljanak a szerkesztőségünkhöz. A felvetett problémákra a választ levél útjan. vagy az ujsagon keresztül készségesen megadjuk.

A SZAKSZERVEZETI AKTÍVÁK OKTATÁSÁRÓL

A XIX. kongresszus és az azt követő párt- és kormányhatározatok végrehajtásának megkönnyítése érdekében bentlakásos és esti tanfolyamokat szervezünk aktivistáink részére.

A tanfolyamok célja egyrészt, hogy főként azok, akik a közelmúltban kerültek a szakszervezeti mozgalomba, megszeressék a szakszervezeti munkát, megismerjék a legfontosabb tennivalókat. Másrészt: elősegíteni a jó módszereknek széleskörű elterjesztését. összegyűjteni, általánosítani az üzemi funkcionáriusok tapasztalatait, választ adni a munka közben felmerült problémákra.

A tanfolyamok célja

Most és a jövőben is a szakszervezeti munkát túlnyomóan az önkéntes társadalmi aktivákkal kell ellátnunk. Társadalmi aktivistáink közül azonban soknak nincs tapasztalata, megfelelő ismerete a szakszervezeti munkát illetően. Ezeket a hiányokat is pótolni akarjuk az esti tanfolyamokon.

A szakszervezeti aktivisták eredményes tevékenységének legfontosabb előfeltétele: eszmei-politikai és szakmai képzettségük állandó növelése. Ezt a célt szolgálják szervezett formában a szakszervezeti aktivisták tanfolyamai, valamint a továbbképző tanfolyamok, amelyek a szakszervezeti munka gyakorlati részével foglalkoznak.

Elnökségünk határozata értelmében az aktivisták iskolánkivüli képzésének két formája lesz:

1. *Esti tanfolyamot még nem végzett aktivisták alapképzését biztositó tanfolyamok.*

Ezeket a területi bizottságok által készített tananyag alapján kell megtartani, helyi példákkal, konkrétumokkal kiegészítve.

2. *Szakszervezeti gyakorlattal rendelkező és az előző években már esti tanfolyamot végzett aktivisták továbbképzése.*

Ennek az oktatási formának az anyaga az aktivák napi munkáját elosegítő módszerbeni, gyakorlati kérdéseket. üzemszervezési ismereteket. a szakszervezeti vezetés kérdéseit tartalmazza. Az előadásokat a központ munkatársai tartjak.

Hasznosítsuk a tapasztalatokat

Ezeken az oktatásokon a szakszervezeti munka legfontosabb alapelveit kell a hallgatókkal megismertetni. Ehhez fel kell használni szemléltető anyagokat, brosúrákat és a *Népszavában*, a *Magyar Vasutasban* megjelent, ezzel kapcsolatos anyagokat is.

Az elmúlt évben szervezett tanfolyamok eredményesek voltak. 604 tanfolyamon közel 7300 aktivát oktattunk. A hallgatók érdeklődését fokozta az is, hogy a szakszervezeti bizottságok által jól kiválasztott előadók, szemléltető, gyakorlati módszereket alkalmaztak az anyag könnyebb megértése érdekében. A pártszervezetek nagy része helyesen segítette a tanfolyamok szervezését, ellenőrzését, a hallgatók kiválasztását.

Persze, akadtak hibák is, amelyeket most igyekezzünk megelőzni. Több szakszervezeti bizottságnál például nem vontak be valamennyi oktatásban még nem részesült aktivát, ugyanakkor a tanfolyamot végzetteket mégegyszer ugyanarra a tanfolyamra irányították. ami lemorzsolódáshoz vezetett. A szakszervezeti bizottságok sok helyen nem igényelték a helyi pártszervezetek segítségét, ami a színvonal rovására ment, különösen ha a rendezvények keresztezték egymást. Általában az oktatással kapcsolatban nem volt megfelelő a propagandamunka.

Ezek figyelembevételével, a tanfolyamok szervezésével, lebonyolításával kapcsolatban feladataink a következők

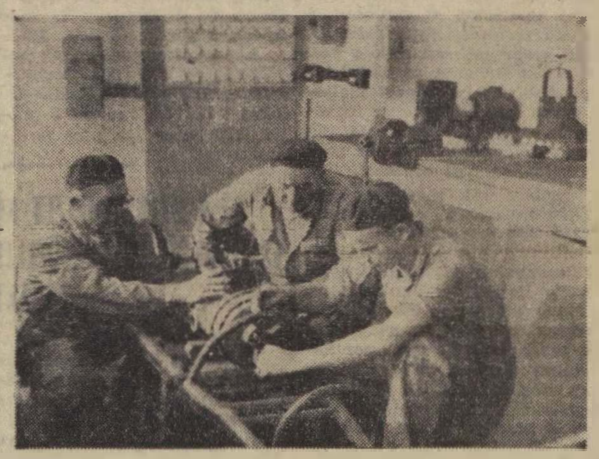
A szakszervezeti bizottságok mérjék fel, hogy üzemükben hány tanfolyamot, hány hallgatóval (reszortonként) akarnak inditani. Készitsék el az oktatási tervüket, s ezek alapján kezdjék el a hallgatók, az előadók és az ellenorök kiválasztását. Lehetőleg minden tanfolyamot nem végzett aktivista részesüljön oktatásban. A tanfolyamok szervezéséhez és a hallgatók kiválasztásához kérjék a pártszervezetek és a KISZ segítségét.

A tanfolyamok után sem feledkezzünk meg az aktivákról

A pártszervezettel és a gazdasági vezetőkkel válasszák ki az oktatásra legmegfelelőbb időpontot. Az oktatás tudatosítására az egyéni agitáció mellett használják fel az üzemi sajtót, faliújságot, stb. Gondoskodjanak megfelelően fűtött helyiségről. Kísérjék figyelemmel a tanfolyamok menetét, a problémák megoldásához adjanak segítséget. Törekedjenek arra, hogy az esti tanfolyamokat március 15-ig befejezzék.

A szakszervezeti bizottságok segítsék az aktivákat, hogy az elméletben tanultakat a gyakorlati munkában hasznositsák. mert ez elősegíti a szakszervezeti tömegmunka fokozását. A társadalmi aktivistákat a tanfolyamok befejezése után is rendszeresen bízzák meg konkrét feladatokkal.

Szervezési osztály



Dombai László, Bunyevácz Endre és Blazsek Sándor a dombóvári gépállomás többszörös újítói egy talpfatűrógépet szerelnek át villamosmeghajtásra

(Mezo László felv.)

Társadalmi takarékossági bizottság

A kormány anyagtakarékossági felhivására 1958 tavaszán *Társadalmi Takarékossági Bizottság alakult a pécsi gócon*, a part. a szakszervezet és a szakvonal vezetésével és irányitásával.

A bizottság a munkaját program alapján végezte. Vizsgálatainak eredményeiről havonta beszámolt a csúcsbizottságnak. Az év végi beszámolón *László Antal*, a csúcsbizottság vezetője értékelte az egyéves tevékenységet. Megemlítette. hogy a távirdamühelyben tartott anyagtakarékossági héten a használt anyagok felújításával 2000 forintot takarítottak meg.

A bizottság figyelmeztetésére szüntek meg a zöldáruk mérlegelésénél levő zökkenők. Sokat munkálkodott a bizottság a munkafegyelem megszilárditásán is.

Jankovics elvtárs szerint a vonatkisérő szolgálatnál a gazdaságtalan vezénylés megszüntetésével 11 975 forint megtakarítást értek el.

Harmat Gyula elvtárs. a pécsi KISZ-fiatalok takarékossági mozgalmáról beszélt, akik 1600 kg papirt és 300 q öcskavasat adtak át a MÉH-nek.

A Társadalmi Takarékossági Bizottság jóformán a munka kezdetnénel tart. de ez eddigi eredmények is igazoljak tevékenységük hasznosságát. Ha több segítséget kapnak a központi szolgálat vezetőitől, minden bizonnyal még jelentősebb sikerekről számolhatnak be.

Várnai László
pécsi igazgatóság

Régi óra halkan jár — AZ ÚJ SEHOGY SEM

Több mint négy hónapja adták át a forgalomnak a győri állomás felvételi épületét. A modern, korszerűen berendezett épület a legkényesebb igényeket is kielégíti. Büszkék is rá a győriek, de azok a környékbeliek is, akik úgyszólván naponta megfordulnak az állomáson.

A felvételi épületnek sajnos van egy szépséghibája is, ami miatt sokat bosszankodnak az utasok. *A várótermekben, folyosókon, a pénztárcsarnokban elhelyezett villanyórák még ma sem mutatják a pontos időt...*

A Nyugati-pályaudvar reprezentatív, új köntösbe öltöztetett Utasellátó éttermébe sem került vissza a villanyóra. Emiatt is eleget bosszankodnak azok, akik vonat indulás előtt betérnek falatozni, vagy egy pohár sörre az étterembe.

Kedves illetékesek. Nem lehetne ezen segiteni?

Ismét az állomásokon történik a küldemények számfejtése

Január 1-től a küldemények számfejtése ismét az állomásokon történik. Ezzel az árupénztári szolgálat utánpótlása minőségileg javulni fog, mivel mind a hitelezett, mind a magánküldemények fuvardíjat az állomásokon szamfejtik a jövoben. Az árupénztári szolgálat dolgozói nagymértékben gyarapithatják szakmai tudásukat és válhatnak megbecsült szakembereivé a vasútnak.

Békeest a Vörös Csillag Traktorgyárban

Nagysikerű békeestet rendeztek december 13-an a *kispesti Vörös Csillag Traktorgyárban*. A találkozóra *Szeged* állomásról hárman kaptak meghivást.

A vidéki küldöttségeket őszinte barátsággal fogadták a gyárban. Mód nyílt arra is, hogy a vendégek megtekintsék az üzem munkáját, az ott dolgozók nagyszerű alkotásait. Közös ebéd után a gyár kultúrtermében *Hantos János* elvtárs, az Országos Béketanács titkára tartott ünnepi beszédet, majd a gyár békebizottságának titkára, *Fellegi* elvtárs megjutalmazta a mozgalomban kitünt dolgozókat. A nagyszerű műsort reggelig tartó tánc követte.

Kik nyerték az elnökség újítási pályadíját?

Az elnökség mellett működő Műszaki Tanács 1958. május 10-én kiirt pályázatára 22 újítási javaslat érkezett be.

A Műszaki Tanács a javaslatokat felülvizsgálta. Elfogadásra. illetve díjazásra az alábbi újításokat javasolta — amelyet az elnökség 1958. december 22-i ülésén elfogadott:

1. Benedek János, Jordán Imre. Pártl János: „Korszerű nagy szállítótartály konnyűfemből". Jutalom 2100 forint.

2. Pápai István: „Vonattovábbítási mod hatása a vontatási energia fogyasztására". Jutalom 1200 forint.

3. Murányi Ákos: „Személykocsik külső tisztítása". Jutalom 700 forint.

4. Hajós Jenő, Balázs János: „Csak. Sn. 10 thermit használ-ig gyártható csapágyfém alkalmazása". Jutalom 700 forint.

5. Szentandrási Lajos: „Kender pozdorja anyagú műanyaglemez használata". Jutalom 300 forint.

KI PARANCSOL?

December 17-én történt az 1901-es pécsi gyorsvonaton. Dombóvár felé jártunk, amikor az étkezőkocsiban hangos veszekedés zaja ütötte meg a fülünket. A szakacs és a kalauznő perlekedett. A nem éppen udvarias hangú szócsatának a kalauznőből kitörő zokogás vetett véget.

— Mi az? Mi történt? — érdeklődtek egyszerre többen is.

— Azért akar, engem levágni a vonatról, mert délelőtt Pécs felé menet az egyik állomáson az étkezőkocsi konyha felőli ajtaján szálltam le — mondta akadozva, el-elcsukló hangon a kalauznő. — Miért avatkozik az én munkámba, nem bántottam en őt... Nem törődöm én azzal, hogy ő mit csinál a konyhában. Máskülönben pedig ott szállok le a kocsiból, ahol éppen dolgozom...

Mondani sem kell, hogy még az utazási szabályokhoz nem értő utasok is az önérzetében megsértett kalauznőnek adtak igazat és elitélték az izgága, egyesek szerint gyakran spicces szakácsot.

Elitéljük mi is. De ugyanakkor megkérdezzük: milyen jogon beszél igy a feladatát végző kalauznővel? Úgy véljük nem ártana, ha az Utasellátó illetékesei kioktatnák, felelősségre vonnák az előttünk ismeretlen nevű szakácsot.

Mit várok az 1959 újesztendőtől?

Bangó Sándor MÁV vezérigazgatóhelyettes:

„A vezetők és a beosztottak közötti bizalom, megbecsülés erősödését”

Mit várok az új esztendőtől? Elsősorban a jó munka egyik fontos alapfeltételének, a vezetők és a beosztottak közötti bizalomnak, megbecsülésnek további erősödését.

Mint vezető tudatában vagyok annak, hogy az elsősorban rajtunk, a mi magatartásunkon, munkamódszereinken múlik. Ugy akarunk tevékenykedni, vezetni, hogy a dolgozók érezzék: reflektálunk véleményükre, megbecsüljük munkájukat.

A vasút vezetőinek nagy része — nem is olyan régen — még ott állt a mozdonyszabályzó mellett, indította a vonatokat, vagy lendítette a krampácsot. Ismerik a vasutasok munkáját, életét, de gyakran megtörtént, hogy a hivatali elfoglaltság mellett nem jutott elég idő arra, hogy felkeressék a dolgozókat, tanácsot kérjenek tőlük, segítsenek bajaikon.

Bizom abban, és minden igyekezetem arra irányul az új esztendőben, hogy ez a kapcsolat sokkal szorosabb legyen. Minden vasutas érezze, hogy az a munka, amelyet végez, elengedhetetlenül fontos a nagy futószalag, a vasút zavartalan működéséhez. Ha ez így lesz, akkor joggal várhatunk az új esztendőben fegyelmezett, utasítás szerinti munkát. És azt, hogy a vasutasok áldozatos munkájával született eredményeket nem fogják balesetek, dézsmálások beárnyékolni.

Pártunk és kormányunk az utóbbi években sokat tett a vasút korszerűsítéséért és — ahogy a lap is megírta — még többet kíván tenni 1959-ben. Az új technika alkalmazása kulturáltabb vasutasokat követel, olyanokat, akik megfelelően alkalmazni tudják az új gépeket, berendezéseket, munkamódszereket. Ez az érdeke egész népgazdaságunknak, de egyéni érdeke a vasutasoknak is. Az 1958-as évben a szállítási tervek túlteljesítésének kedvező hatását közvetlenül is érezték a dolgozók, hiszen több kategóriának a bérét sikerült emelni, kormányzatunk jelentősen segíteni tudott a nyugdíjasok helyzetén. Remélem, hogy egy esztendő múlva hasonló kedvező intézkedésekről adhatunk számot.

Meggyőződésem, hogy a vasutasok, fokozva az elmúlt esztendő nagyszerű munkalendületét, udvarias, szolgálatkész magatartásukkal tovább fogják növelni népünkben a vasutasok iránti bizalmat és megbecsülést.

Minden év küszöbén, ha már számot vetettünk a múlttal, emberi megszokásból terveket szövünk, célokat tűzünk ki az elkövetkezendő évre. Ki országos problémák megoldását, ki sajátos célkitűzései valóraváltását szeretné ha meghozná az új esztendő. Aszerint, hogy kit, a munka milyen posztjára állított az élet.

A nagy vasutas család néhány vezetőjét, egyszerű dolgozóját mi is felkerestük és feltettük a kérdést: mit vár az új esztendőtől?

Íme a válaszok:

Kiss IV. Karoly vonatfékező, Bp. Ferencváros:

„Szakképzett vasutas szeretnék lenni”

A ferencvárosi palyaudvar örökmozgó áramlatában, a 969 számú tehervonat erkezese után találkoztunk Ki[illegible] IV. Károly újfelvételes vonatfekezővel.

Szívesen valaszol kérdesunkre:

— Negy hónapja vagyok vasutas. Nem mondom, az első hosszu hideg éjszakák utan többször gondoltam arra, hogy itthagyom a vasutat. Vonatvezetőm és idősebb munkatársaim [illegible] bátoritása, segitsege [illegible] azonban, ha nem is könnyebbnek, de szebbnek látom a vasutas szolgálatot. Remélem, hogy az új esztendőben sikerul a vonatvezetői és kezelői szakvizsgat megszereznem.

Rónai János mozdonyvezető, Budapest, Hámán Kató fűtőház:

„Ritkábban állitsanak meg a bejárati jelző előtt”

Öt perc késéssel futott be a Nyugati palyaudvarra a Balt-Orient-Expressz. Odamentünk a mozdonyvezetőhöz, aki olajos rongycsomóval a kezében éppen akkor kászálódott le a 424-esről. Bemutatkozás után előbb amiatt bosszankodott, hogy Nógrádverőcén ki[illegible] engedték át, Rákosrendező és Nyugati előtt pedig k[illegible] kaptak szabadjelzést. Kérdésünkre így válaszolt:

— Őszintén megmondom, én a jelenlegi szolgálattal és a keresettel elégedett vagyok. Havonta a szolgálat 210—260 óra, a kereset pedig 2600—3000 forint között váltakozik. Azt azonban szeretném — ugy gondolom rajtam kívül mások is — ha 1959-ben ritkábban állitanának meg bennünket a bejárati jelzők elött, mert a vonatok késése, elsősorban a gyorsvonatoké a legtöbb esetben ebből adódik.

Reznák János, a Ceglédi VSE válogatott nehézsúlyú birkózója, többszörös magyar bajnok:

„Az eddiginél is többször szeretném győztesen elhagyni a szőnyeget”

Két éve versenyzem nehézsúlyban. 1957-ben még gyengébben ment. 1958-ban viszont mind kötött-, mind szabadfogásban megnyertem a magyar bajnokságot, s a válogatott viadalokon is én képviseltem a magyar színeket.

Bár nyáron a Budapesten rendezett kötöttfogású világbajnokságon csak az ötödik lettem, de ha egy kicsit is szerencsésebb a sorsolásom és nem kerülök mindjárt az első fordulóban össze a legjobb nehézsúlyú versenyzőkkel, az első három között is végezhettem volna.

Számomra 1959 nem lesz könnyű év. A magyar bajnokságok, a nemzetközi versenyek mellett, amelyek már a római olimpiára való felkészülés jegyében zajlanak le, Iránban birkózó világbajnokságot. Nem kis feladatok ezek. Ennek ellenére a magam részéről a tavalyinál is eredményesebb szereplést várok az új esztendőben.

Újévi levél

Éjfélt az óra elütötte.
Az Ó-év sietve megszökött
s elvágtatott a végtelenbe
szikrázó csillagok között.

Nem volt idő a búcsúzásra,
a percmutató úgy futott.
Lehet az Uj szokatlan — s par nap
elírjuk még a dátumot.

Hallgatag áll a karácsonyfa,
az ezüstpapír nem remeg;
az éjszakát nem szántja gránát,
nem sírnak fel a gyermekek.

Éjfélt az óra elütötte;
az Ó-év valamit itthagyott:
Hajamban néhány szürke szálat,
de attól nyugodtan alhatok.

S hogy meglegyen az arányossag
milliárd öröm s gond között:
türelmet, erőt nem kimélve
Valaki mindig örködött.

Szeretném Néki megköszönni
s ha lehet egyet kérni meg:
Sorsom leteszem érckezedbe
vigyázz rá bátor Emberiség!

Éjfélt az óra elütötte;
az Ó-ev valamit itthagyott:
Hajamban néhány szürke szalat,
— és azt, hogy nyugodtan alhatok...

Irtó Gyula.

Tarján Szilveszter, a budapesti csomóponti pártbizottság másodtitkára:

„Erősödjék tovább a párt tömegkapcsolata”

Mosolyogva válaszol kérdésünkre.

— Azt várom, amit a pártbizottság levelében kívánt a pártszervezeteknek, eredményekben gazdag, békés, boldog új esztendőt.

Komolyra fordítva a szót így folytatja: Mint kommunistának mély meggyőződésem, hogy 1959-ben töretlenül javulni fog a pártunk által vezetett munkásosztály és az egész magyar nép élet- és munkakörülménye. Hogy ez így legyen, ahhoz szükséges, hogy pártunk minden egyes tagja szüntelenül munkálkodjon a párt politikájának megvalósításán, harcoljon a hároméves terv sikeréért, a gyors, biztonságos, gazdaságos szállításért.

Az 1958-ban elért eredmények bizonyítják a vasutasok hűségét a proletárhatalomhoz, a Magyar Szocialista Munkáspárthoz. Azon leszünk, hogy ezt a bizalmat tovább erősítsük. Pártunk Központi Bizottsága nagyszerű példát mutatott arra, hogyan kell kommunista módon dolgozni. A munkásosztály helyzetéről szóló határozat előtt 40 ezer munkásnak a véleményét kérte ki. A hozott határozattal és egy sor azóta megvalósult intézkedéssel bizonyította, hogy komolyan veszi tanácsaikat, hogy együtt él, együtt érez a dolgozó néppel. Mély meggyőződésem, hogy a vasutas pártszervezetek tanulnak a példából. Mi magunk minden erőnkkel azon leszünk, hogy a párthatározat minden egyes pontjának érvényt szerezzünk a vasúton.

Az új esztendőtől pártszervezeteink további erősödését várom egyrészt a párt tömegkapcsolatának növelésén, másrészt a párt tagjainak elméleti, politikai felkészültségének emelésén keresztül. Emellet nem feledkezünk meg arról sem, hogy a munkásosztály legjobbjaival erősítsük sorainkat.

A búcsúzásnál ismét hamiskás mosollyal mondja: persze azt sem bánnám, ha ötös találatom lenne a lottón.

Dóka József jegyvizsgáló, Szolnok állomás:

„Minél több időt tölthessek a család körében”

Álmosan, elcsigázva szállnak ki az utasok a Keleti pályaudvarra begördült 5527-es — Szolnokról érkezett — személyvonatról. A jegyvizsgálók arcán is meglátszik, hogy alvás nélkül töltötték el a fél éjszakát. A szerelvény közepetáján Dóka József jegyvizsgálót szólítottuk meg.

Kissé elgondolkodik a kérdésen, aztán röviden így fogalmazza meg mondanivalóját:

— Az idén sokat javult a mi helyzetünk. Csökkent a szolgálati idő, többet lehetünk a család körében. De még a készenléti szolgálat miatt sok problémа akad. Remélem a szakszervezet segítségével az új esztendőben ezt is kedvezően rendezik.

Péter József SZB-elnök Pécs, pályafenntartás 1. szakasz:

„Jobb anyagellátást, még hatásosabb egészségvédelmet”

Nálunk az utóbbi két évben a szakszervezeti munka nem volt kielégítő. Ennek elsősorban a szerteágazó munkaterület a magyarázata. Sajnos még akadnak olyan dolgozók, akik nem tagjai a szakszervezetnek, mások rendszertelenul fizetik a tagdíjat. Ezen a helyzeten 1959-ben feltétlenül változtatunk. El akarjuk érni, hogy az 1. szakaszon mindenki szervezett dolgozó legyen.

A szakmai munkát illetően az anyagellátás és a dolgozók egészségvédelme tekintetében várunk javulást az új esztendőben. A lakatos-, a bádogos-, a festő- és a vízvezetékszerelőműhelyben ugyanis megfelelő szellőzőberendezés hiányában a dolgozók egészségtelen, szennyezett levegőjű műhelyekben dolgoznak. Mondani sem kell, hogy ez ártalmas az egészségre.

Az is gátol bennünket, hogy nem kielégítő az anyagellátás. Hogy csak egy példát említsek: amikor a bádogosműhely részére szegecset igényelünk a dombóvári osztószertártól, 30 dkg-nál nem kapunk egyszerre többet. Ez kevés. Jóformán meg sem érkezik, már elfogy. Ilyen esetben azután a következő küldeményig szegecs hiányában tétlenkedik a bádogos-

Karácsonyéj az állomáson

Zsongott, hullamzott az élet, mintha egy nepvándorlas vonulna keresztül az állomáson. Részvevői [illegible]maggal, bőrönddel birkóztak. De a szemekben már ott bujkált az ünnep hangulata: a szülő, gyermek, testver, jóbarat viszontlátásának öröme, az ajándékozás felemelo érzese, az ünnepi bor csillanó gyöngye, a megbékéles, a megbocsátás, a szeretet.

Az I. számú torony, a vezérállás, mint a test életét a sziv, mozgatta a nagy „Werk”-et. Pattogó parancsszavak. Csattogó váltókarok, katonáson szalutáló váltójelzők. A karcsu fényjelzők villanó sárga, zöld és vörös színei, az ívlámpak fényeivel keveredve mint egy nagy-nagy karácsonyfa. A torony sziluettje csak homályosan kerekedett ki a paras, lomha sötétből. Az időt habzsoló villanyóra sárga világu szamlapja mint a horizont mögül kapaszkodó különös égitest.

Az eső láthatatlanul szitált, millió cseppje berágta magát a köpeny a sapka rostjai közé, vagy a felázott talajon vált csizmát támadó, alattomos fekete latyakká. Éjfélre járt az idő, de még sűrűn puffantak az ellökött kocsik. Mellettük imbolygo fények, a kocsirendezők kézilámpái. Az őrhelyek elárvult sarkaiban fényezetlen kályhák pislákoltak, rajtuk fejdíszként egy-egy jábos — jóféle hazaival.

A fűtőházi őrs is üres. A reggeli vonatok összeállítása talpra parancsolt mindenkit. „Ilyenkor a bakternek kinn a helye” — mondja futtában a váltóőr, s nagy lendülettel dobja át az angol váltó földbebújt súlykörtéjét.

Utána léptem. Arról kérdezgetem, hogyan vélekedik a vasutas munkáról, a vasutas sorsról, a karácsonyi vasutas hétköznapról, amikor még a vonatok ikertestvére, a sárga villamos is a remizben pihen csak a vasut, a nagy futószalag mozog.

Nem tudott belemelegedni a beszélgetésbe. Jobbra, balra tekintgetett, figyelte a mozgást. Kerek képében ülő barna szemei jókedvu, melegszívu emberre vallanak.

Kérdezgetem ... elmondja, hogy Dormándról jar be szolgálatra.

— Én csak belenyugodtam, hogy be kellett jönni, de a gyerekek...

Kicsit elhallgatott, aztán folytatta: — A legkisebbel, a 3 éve karácsony éjjelén született Jánoskámmal sok baj volt. Neki nehéz volt megmagyarázni, hogy az apja vasutas. Nyakamon csimpaszkodott egész nap ez a kis vasgyúró. Cirógatott, hizelgett:

— Apu ne menj el! Maradj itthon!

— Nekem ígérte a kis biciklit, amit ugy várt, a bundacipőt, a meleg nadrágot és sok minden olyant is, ami apró kis agyában utólérhetetlenként élt. Ölembe vettem és a pajtába rejtett karácsonyfáról lelopott szaloncukorral megvesztegettem a kis zsarnokot.

— Igen! — születésnap, karacsonyest és én itt — mondja enyhe nosztalgiával. Na, de ... így van rendjén! Valakinek itt is kell lenni! Hazasegíteni ezt a töméntelen utast: apát, anyát, rokont, jóbarátot, a Jancsikákhoz és a Juliskákhoz.

És, mintha az elérzékenyülést akarná letörölni a szigorú ráncokba feszült ábrázatáról, keménykérgű tenyerébe fogta arcát. El is tűntek az elpuhult vonások, de a szemében valahogy uszkalva csillogott az éjjeli lámpa fénye.

A szegedi szerelvény tolhat, a kitolon körbe, a csarnok elsőre”. — Recseg, dörög a hangszóróból a parancs. S szalad az emberem szinte megfeledkezve rólam, határozott mozdulatait a hivatásérzet, a vasút iránti szeretet vezérli.

Tol a szerelvény ... A mozdonykonyha olajos függönye mögül kikandikál, figyeli a jelzést — a mozdonyvezető. A kocsirendezők a lépcsőkön csüngenek. Rövid-hosszu füttyjelek.

A híd boltozata alatt néhányan beszélgetnek. Az egyik szőkeképű kocsirendező azt meséli, hogy náluk a karácsonyest reggel lesz. A többiek mosolyognak, de o hozzáteszi: „Hat gyermekem van, látni akarom hogy örülnek az ajándékomnak”.

Kicsit szomorkás a hangja. Csak akkor derül fel, amikor egy idősebb cimbora játékosan megfricskázza:

„Fel a fejjel hékás, 1916, május 1-en kezdtem a vasutat, azóta járok be Bercelről. Sok karácsonyt töltöttem itt, de jól ki bírtani. Ehun-e a pocak. És kétkézzel húzogatja feljebb a nadrág korcát.

Zajlik az élet. Itt is, ott is csikorogva fékez egy mozdony, csörrennek a kocsik, dobbannak a nehéz csizmák. Hajnali szél kerekedik, hordja a csípős decemberi esőt. Lengenek az oszlopokra függesztett lámpák, fényük játékos, mozgó árnyakat kelt.

Az állomás körül minden csendes, a világ az igazak álmát alussza. Az összebújt házak felett alig észrevehetően lopakodik a szintelen sötétseg, védtelen lepле alá bújtatva viszi, viszi a karacsonyéjt.

Gergely József

Rónai Ferenc és Bárdos Sándor oktatók vezetésével mozdonylakatos tanulók a műszaki egyetem részére egy mozdony-modellt készítenek. (Hámán Kató Fűtőház)

(Kovács Géza felv.)

Stein Dániel hegesztő és Farkas Ferenc agregátor-kezelő a Felépítményi Vasanyagjavító ÜV dolgozói keresztes felöltését végzik Pusztaszabolcson

(Mező László felv.)

Meghalt Steinmetz István elvtárs

Steinmetz István elvtárs, ny. MÁV főigazgató, a XIV. kerület párt-végrehajtóbizottságának, a Magyar Partizán Szövetségnek tagja, meghalt. 1918-ban, mint fiatal mérnök, kapcsolódott a munkásmozgalomba. Vasutassztrájkot szervezett, 1919 óta tagja a pártnak, 1922—1931-ig Argentínában, 1931-től 1945-ig, hazatéréséig a Szovjetunióban élt emigrációban.

Fia, Steinmetz Miklós kapitány, mint parlamenter, Magyarország felszabadításakor vesztette életét. Steinmetz István elvtársat a párt saját halottjának tekinti. Temetése január 3-án délután fél 2 órakor lesz a Rákoskeresztúri új köztemető halottasházából.

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a dolgozók és a szakszervezeti bizottságok figyelmébe ajánljuk a következő rendeleteket:

55. számból: 131 409/1958. I. Fkv. C. A pályafenntartási főnökségek vonali havibéres dolgozói bérfizetésének szabályozása.

131 021/1958. I/4. A. Vasutas tanácstermek munkaidejének szabályozása.

130 754/1958. I/4. A. Az éves szabadságolási tervek bejelentése és a szabadságok átvitele jövő évre.

56. számból: 130 762/1958. I/3. A. A nyugdíj megállapításához szükséges kereseti adatok és a tartozások közlésével kapcsolatos egyes pénzügyi kérdések újabb szabályozása.

132 220/1958. I. Fkv. B. A használatban levő, viselési idővel terhelt egyen- és munkaruhák leltározása.

130 146/1958. I/4. A. A havidíjas munkavállalók munkaközi szünetének díjazása.

131 648/1958. I/4. C. A tudományegyetemeken folyó levelező (esti) oktatás szabályozásáról szóló 94/1957. (M. K. 18.) M. M. számú utasítás módosítása.

LEVELEINKBŐL

A szegedi igazgatóság KISZ-fiataljai eddig közel 1200 óra társadalmi munkát végeztek. A társadalmi munkáért járó jelvényt — a megyei KISZ-bizottság értékelése alapján — a Vasútforgalmi Technikumnál 10 fiatal kapta meg. *Sipos László* 50 óra társadalmi munkáért a jelvény ezüst fokozatának viselésére lett jogosult.

*

A Landler Jenő Járműjavító 1958. évi tervét december 19-en sikeresen befejezte.

*

Debrecenben a vasutas eszperantisták szakköre december 18-án a vasutasok szakszervezetének kultúrotthonában emlékestet rendezett az eszperantó nyelv alkotója — *dr. Zamenhof Lajos* születésének 99. évfordulója alkalmából. Az emlékbeszédet a munkás-eszperantó mozgalom régi harcosa, *Tóth Ambrus* elvtárs tartotta.

*

A miskolci fűtőház évi szállítási tervét december 3-án teljesítette. Az év első tizenegy hónapjában mintegy 22 000 tonna szenet takarítottak meg, ami azt jelenti, hogy december elejétől vonatjaikat megtakarított szénnel továbbították.

*

Megjelent és 1959 január elsején életbe lép a Gazdasági Vasutak Személy- és Árudíjszabása, amely a fuvarozási szerződés feltételeit — beleértve a fuvarozással és azzal kapcsolatos egyéb teljesítményekért járó díjak kiszámítására vonatkozó határozmányokat — és díjakat tartalmazza. A célfuvarozásokat külön szerződés szabályozza.

*

Szállítási értekezletet tartottak a pécsi igazgatóságon december 10-én. Schubert György elvtárs, a Baranya megyei Tanács Építési és Közlekedési osztályának munkatársa megnyitójában felhívta a vállalatokat, hogy a jövőben nemcsak a vasút, hanem az egész népgazdaság érdekében fokozott figyelmet fordítsanak a gazdaságtalan szállítások elkerülésére.

A beszámolót *Nagy Károly* elvtárs, az igazgatóság kereskedelmi osztályának vezetője tartotta. Rámutatott a vállalatok hiányos tervezésére és arra, hogy a terven kívüli szállítás milyen nehézséget okoz a vasútnak. A hozzászólók elsősorban a kocsik késői beállítását kifogásolták.

*

Átadták a szombathelyi fűtőház szerelőcsarnokát. Az új létesítményt korszerű füstelszívó berendezéssel látták el, a javító-csatornában pedig meleg levegő védi a dolgozókat hideg időben.

LAKÁSCSERE

— **Kecskemét központjában** levő 2 szoba komfortos üvegverandás lakásomat elcserélném nagy budapesti kisebbért, vagy Pest környékiért. Telefon: 426—673.

— **Budapesti 2 szoba** összkomfortos MÁV szolgálati lakásomat elcserélném Debrecen központjában levő 2, vagy 3 szoba, összkomfortos lakással. Érdeklődni lehet: Benedekné. 14–06. Lakástelefon 18 óra után: 130–555.

— **Duna-parti 2 szobás összkomfortos telefonos központi fűtéses** magánlakásomat elcserélném Budapest belterületén nem központi fűtéses 2 szobás szolgálati, vagy magánlakással. Cím a szerkesztőségben.

1958 legeredményesebb vasutas sportolója — legeredményesebb szakosztálya

Ismét eltelt egy — a sportban is — eredményekben gazdag esztendő. Ha valaki felüti az 1958. évi sportnaptárt és visszapillant a kis és nagy versenyekre, Európa- és világbajnokságokra, mindenütt találkozik egy-két vasutas versenyző nevével. S ami a legörvendetesebb, sportolóink között szép számmal akadtak olyanok, akik a legnehezebb „csatákban" is kiverekedték a győzelmet, dicsőséget, hírnevet szereztek a vasutas és a magyar színeknek.

Az egyéni teljesítményeket figyelembevéve az év legeredményesebb vasutas sportolója Kamuti Jenő, a BVSC fiatal vívója. Erre vall az a sikersorozat, amelyet Kamuti alig két év alatt, de főként az idén elért. Az ifjúsági vívóvilágbajnokságon második lett, december közepén Párizsban megnyerte a Martini Kupát. Ez a győzelme nagyszerű egyéni teljesítmény volt. Hiszen a francia fővárosban nem kevesebb mint hat ország 110 vívója, köztük nem egy világnagyság lépett pástra. Kamuti ragyogó vívással sorra legyőzte ellenfeleit és megérdemelten jutott a Kupa birtokába. A fiatal vívónak nagy része van abban is, hogy a BVSC férfi tőrcsapata biztosan megnyerte az 1958. évi csapatbajnokságot.

A BVSC férfi és női tőrcsapata megnyerte az országos bajnokságot. Képünkön dr. Csanádi György elvtárs, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese a férfi csapat tagjaival beszélget az egyesület házi ünnepségén. Csanádi elvtárs mellett Kamuti Jenő, az idei Martini Kupa győztese áll. Mellette Kamuti László és Czvikovszki Ferenc (Kovács Géza felv.)

A szakvezetők szerint ha szorgalma az elkövetkező időben sem csökken, az 1959. évi nemzetközi versenyeken és a római olimpián is megállja majd helyét. Ehhez kívánunk mi is sok sikert Kamuti Jenőnek.

*

A szakosztályokat illetően nem volt könnyű a választás. Annál is inkább, mivel az 1958. évi eredmények alapján a BVSC vívó- és vízilabda szakosztálya úgyszólván egyforma eséllyel pályázott az év legeredményesebb vasutas szakosztálya címre. Mivel köztudomású, hogy csapatsportnál, elsősorban a nevelés és a csapatok összekovácsolása tekintetében lényegesen nehezebb a helyzet, a mérleg **serpenyője a vízilabdázók javára billent.**

A „nagyok" a harmadik helyen végeztek az OB I-ben, de kis szerencsével a második helyen is végezhettek volna. A Magyar Népköztársasági Kupában is elpártolt a szerencse a csapattól. A döntőben hosszabbítás után 4:3 arányban vereséget szenvedtek a Honvédtól és így meg kellett elégedniök a második hellyel. Ez is szép eredmény. De még ennél is figyelemreméltóbb hogy három BVSC játékos, **Molnár, Csillag II. és Katona** tagja volt az Európa-bajnokságot nyert magyar vízilabda válogatottnak.

1958-ban **Laky Károly** legifjabb tanítványai és az ifik is kitettek magukért. Az újonc bajnokságban szerepelt két csapat közül egyik bajnokságot nyert, a másik a negyedik helyen végzett. Ugyanakkor az ifik a tavalyi bravúrt megismételve, az idén is veretlenül nyerték az ifjúsági bajnokságot és a Komjádi Kupát.

Az ifik között is akadnak tehetséges játékosok, ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy az idén három fiatal **Füzesi, Konrád I. és Konrád II.** állandó tagja volt az utánpótlás válogatottnak. A BVSC vízilabda-szakosztályának 1957—58. évi teljesítménye szinte egyedülálló ebben a sportágban.

Ifjúsági élet

40 éves a magyar kommunista ifjúsági mozgalom

1918. december 30-át írtak. Budapesten az Eötvös utca 3. szám alatti házban tartotta ülését és határozta el az *Ifjúmunkások Országos Szövetsége*, hogy szakít a *Szociáldemokrata Párttal* és a továbbiakban a *Kommunisták Magyarországi Pártjának* segítségével végzi munkáját. Az IOSZ néhány hónappal később teljesen a párt vezetése, irányítása alá került és 1919 április 6-án új — *Kommunista Ifjúmunkások Szövetsége* — nevet vett fel.

A magyar kommunista ifjúsági mozgalom a párt oldalán nagy utat tett meg az eltelt négy évtized alatt. Az ifjú kommunisták már a dicső múltú *Tanácsköztársaság* idején eredményesen küzdöttek a forradalmi vívmányok megvalósításáért, de az idősebb testvérek oldalán meg lehetett őket találni a belső ellenség elleni harcban és az ország fegyveres védelmében is.

Mi negyven év után csak hálával adózhatunk és fejet hajthatunk azok előtt a hős KIMSZ-esek előtt, akik a legdrágábbat, az életüket áldozták a proletár hazáért, majd később a negyedszázados Horthy-uralom idején az eszméért, a szebb és boldogabb életért, amelynek mi már részesei vagyunk.

A négy évtized tapasztalatai alapján azt is elmondhatjuk — ezt számos példa igazolja — a magyar ifjúság legjobbjainak azok bizonyultak, akik a párt oldalán küzdöttek a párt célkitűzéseiért a nép érdekében. S hozzátesszük fiataljaink ma sem harcolhatnak eredményesen a szocializmus építéséért, a szebb és boldogabb jövőért a párt vezetése nélkül.

A munkavédelmi rejtvényverseny I. fordulója

Előző számunkban hírt adtunk arról, hogy a munkásvédelmi és munkásellátási osztály több szakaszból álló rejtvényversenyt indít.

A verseny első fordulójának kérdései a következők:

1. Milyen érintésvédelmi formák vannak? (Megfejtés 10 pont.)

2. Mit nevezünk kettős szigetelésnek és mi az előnye? (10 pont.)

3. Nők, valamint 16–18 év közötti fiatalok segédeszköz nélkül legfeljebb hány kilogrammot emelhetnek és vihetnek? (5 pont.)

4. Ki végezheti az emelőszerkezetek javítását és karbantartását? (5 pont.)

5. Állomásokon és nyílt pályán hány milliméter az űrszelvény? (10 pont.)

6. Köbméterenként hány milligramm a legnagyobb megengedhető töménység, ha a por kvarctartalma magasabb 50 százaléknál? Milyen rendelet, vagy szabályzat írja ezt elő? (10 pont.)

7. Az üzemi balesetvizsgáló bizottság hány főből áll és kik a tagjai? (5 pont.)

8. Hány munkanap kieséssel járó balesetet kell fegyelmileg kivizsgálni? (5. pont.)

9. Megváltoztathatja-e a balesetvizsgáló bizottság véleményes jelentését a szolgálati főnök? Melyik Hivatalos Lapban megjelent rendelet szabályozza ezt? (15 pont.)

10. Melyik Hivatalos Lapban megjelent rendelet és milyen számú MT–SZOT határozat szabályozza a szakvonali és a szakszervezeti szervek munkavédelmi tevékenységét? (15 pont.)

Az első fordulóban elérhető legmagasabb pontszám: 90.

Beküldendő: a Magyar Vasutas szerkesztősége címére: Budapest, VI. Benczúr utca 41.

Beküldési határidő: január 12.

Vasutasok az Optimista tragédia előadásán

A Szegedi Nemzeti Színház is műsorra tűzte a Budapesten nagy sikert aratott *Optimista tragédiát*, amely a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* harcos, társadalmat formáló napjait eleveníti fel. Alig indult meg a vasutasok között a szervezés a 13.-előadásra, rövidesen elárasztották a közönségszervezőt az érdeklődők.

A 720 jegyigénylő mellett sokan voltak bérlettel rendelkezők is. A vasutas közönség őszinte elragadtatással fogadta az előadást és lelkes tapssal jutalmazta a művészek játékát.

Egy elhamarkodott döntés és a következménye

December közepén a BVSC elnökségének egyik tagja felkereste Orbán Gyulát, a női röplabda-csapat edzőjét és közölte vele, hogy további munkájára nem tartanak igényt.

A népszerű edző váratlan leváltásának hírére pánik tört ki a csapatban. Nem csoda, hiszen Orbán Gyula keze alatt nőtt fel, kovácsolódott össze az együttes, amely már az elmúlt évben is közel állt a bajnokság megnyeréséhez.

Az idén se kezdték rosszul a lányok. Ez az eset azonban kizökkentette őket a megszokott mederből. Egymásután két mérkőzést vesztettek el.

Mi idézte elő az edző váratlan elbocsátását? Mint kiderült, nézeteltérések voltak az edző és a szakosztályvezető között. Emiatt a szakosztály vezetője felkereste az elnökséget és közölte: nem hajlandó tovább Orbánnal együtt dolgozni. Az elnökség erre fel hozta meg ítéletét. Ugyancsak elhamarkodottan függesztették fel Bokros játékjogát is. A tehetséges játékos ugyanis az eset kirobbanása után összehívott szakosztály értekezleten társai nevében elmondott néhány „apróságot". Hogy volt miről beszélnie? Ez elsősorban annak tulajdonítható, hogy immár két éve nem tartottak szakosztály értekezletet.

Tanulság: A sportdemokrácia érvényesítése érdekében gyakrabban kell tartani szakosztály értekezletet és megfontoltabban kell dönteni olyan esetekben is, amikor edző és szakosztályvezető között valamiféle nézeteltérés támad.

★

Berczik Zoltán a Vasútépítő Törekvés Európa-bajnok asztaliteniszezője nyerte Budapest asztalitenisz bajnokságát. Berczik Sidóval került a döntőbe. Sidó már 2:0-ra vezetett, de Berczik okos taktikával megfordította a mérkőzés állását és végeredményben 3:2 arányban megérdemelten győzött.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczúr utca 41
Telefon: 424—184, üzemi 24—41, 38—00
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály

Becsüljék jobban a könyvtárakat a szolgálati és szakszervezeti vezetők

Két napig tanácskoztak a *Landler Járműjavító* művelődési otthonában a szakszervezeti vezető könyvtárosok. Az értekezleten a kultúrnevelési osztály értékelte a könyvtárak egyesztendős munkáját, a könyvtárosok beszámoltak tapasztalataikról, majd meghatározták a jövő év feladatait.

A könyvtárvezetők követendő módszerekről, új kezdeményezésekről, a könyvtárak javuló munkájáról adtak számot.

Örvendetes, hogy egyre többen keresik fel a szakszervezet könyvtárait. Jelenleg közel 34 000 dolgozó rendszeres könyvtárlátogató.

Révfalviné, a *Budapesti Építési Főnökség* könyvtárosa szerint az elmúlt fél év alatt a pályamunkások között jelentősen megnőtt az olvasók száma. A *Szolnoki* és *Landler* Járműjavítóban a látogatók száma eléri az ezret.

Bővült és javult a könyvtárak programja is. A *szombathelyi Ady Endre* kultúrotthon könyvtárában havonta egy ankét és a gyermekek részére két mesés, játékos foglalkozás van filmvetítéssel. Több könyvtárban rendszeressé vált a könyvismertetés, írók találkozása olvasókkal.

Az eredmények mellett a könyvtárvezetők arról is szóltak, hogy sok értetlenséggel találkoznak munkájuk során. Sok szakszervezeti bizottság még nem fordít kellő gondot a könyvtárra:

a könyvtárvezetőket magukra hagyják, nem gyarapítják a könyvállományt.

A Szolnoki Járműjavítóban a könyvállomány bővítésére az előirányzott hatezer forint helyett 3200 forintot biztosítottak. *Záhonyban* az előirányzottból még 5000 forintot nem használtak fel. *Debrecenben, Salgótarjánban, a szolnoki fűtőházban, Székesfehérvárott* és még több helyen mostoha gyermek a könyvtár. Kultúrotthon-vezetők, szakszervezeti bizottságok elnökei, gazdasági vezetők nem ismerték fel a könyvtár jelentőségét.

Nem egy helyen a góckönyvtárak részére könyvbeszerzésre előirányzott összeget más célokra használják fel.

s a helytelen szemléletet különféle kifogással igyekeznek igazolni. Ideje lenne, ha minden góckönyvtár felügyeletét ellátó szakszervezeti bizottság és kultúrotthon vezetőség véget vetne az ilyen állapotoknak.

Számos szolgálati vezető közömbösen szemléli a könyvtárak egyre javuló tevékenységét.

Püspökladányban gyakran a szabad ég alatt kell várakozniuk az olvasóknak, míg könyvhöz jutnak. Csupán azért, mert egy vezető helytelen felfogása szerint könyvkölcsönzéshez olvasónként elég egy perc.

Egy-egy közép- és kis szolgálati hely könyvellátása sokszor hetekig, hónapokig húzódik a könyvek elhelyezésének hiányában. Helyenként már „hivatali" szokássá lett a könyvtár költöztetése. A *Nyugati-pályaudvar* góckönyvtára másfél év alatt kétszer költözködött.

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálatnál a növekvő olvasóforgalom ellenére elvették a könyvtár egyik helyiségét. Az átépítés alatt hetekig mész, homok, téglatörmelék borította a könyvek nagy részét. Mindez a szolgálati vezető szerint „szociális" szempontok figyelembevételével történt.

A *Szolnoki Járműjavító Üv.* dolgozói évente 80—100 ezer forint értékű könyvet vásároltak az üzem könyvbizományosánál. A vállalat vezetője az üzem területén a könyvárusítást megtiltotta.

Meddig tart még a könyvtárak semmibevevése, vagy szükséges rosszként való megtűrése? Legfőbb ideje lenne ha minden vezető felismerné, hogy a párt művelődéspolitikai irányelveinek végrehajtásában milyen pozitív szerep vár rá. Emlékeztetni szeretnénk minden, ma még a kulturális működést csak éppen megtűrő vezetőt, hogy a könyv segítette őt is a művelt emberek sorába. Ebből természetesen következik, hogy a művelődni vágyó emberek nem hátráltatói a fejlődésnek, a termelés fokozásának sem. Sőt! S ha ez így van, akkor a vezetőnek nemcsak támogatnia kell a művelődés megindult folyamatát, hanem kutatni is az új lehetőségeket, felkarolni minden kezdeményezést. Érdemes *Máté* elvtársnak, a *Landler Járműjavító* igazgatójának és másoknak ilyen vonatkozású példáját követni.

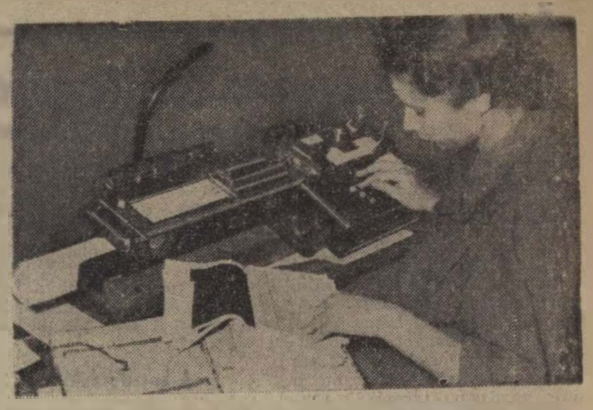
Kovács János

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM — Ára 40 fillér — 1959. JANUÁR 15.



Kontrollgép segíti a BVKH dolgozóinak munkáját
(Dr. Nádai Károly felv.)

Az új nyugdíjtörvény egyes pontjainak részletes ismertetése

Hogyan történik a nyugdíjak emelése?

Az 1959. január 1-től érvényes új nyugdíjtörvény a munkaviszonyban nem álló nyugdíjasok 800 Ft-on aluli nyugdíjának emelését rendeli el. *Az emelésnél különbséget kell tenni az 1952. január 1-ét megelőzően megállapított, az 1952. I. 1. és 1954. október 1-e között megállapított és az 1954. X. 1. és 1959. január 1-e között megállapított nyugdíjak között.*

Akinek a nyugdíját 1952. január 1-ét megelőző szabályok szerint állapították meg, 25 százalékkal kell emelni a nyugdíjának a lakbérpótlékkal csökkentett összegét. A lakbérpótlék az emelés után megszűnik.

Ha azonban a nyugdíjazást követően végig munkaviszonyban állott, vagy legalább 1954. junius 30-án és még nyugdíjpótlékot ez ideig nem kért, nyugellátását az 1954. évi nyugdíjtörvény szerint 30 százalékkal kell felemelni, minimálisan 500 Ft-ra és ezen emelt összeg 25 százalékával kell a nyugdíját a mostani szabályok szerint emelni. Az emelésnél a lakbérpótlék levonását és az emelésbe való beszámítását a fent ismertetett módon kell eszközölni.

Az az 1952. előtti nyugdíjazott, aki a nyugdíjazását követően egyáltalán nem dolgozott, vagy ha dolgozott, de 1954. június 30-án munkaviszonyban nem állott és ezideig az 1954-ben kiadott nyugdíjtörvény alapján nyugdíjpótlékát még nem kérte, először nyugellátását az 1954. évi nyugdíjtörvény alapján 25 százalékkal kell emelni. Az emelés alapján elért összeget kell lakbérpótlékkal csökkenteni és újabb 25 százalékkal emelni. Az emeléssel a nyugellátás 500 Ft-nál kevesebb nem lehet. Ezek a régi nyugdíjasok házastársi pótlékra feleségük 55 éves életkora után jogosultak. (Korábban 60 év után.)

Az 1952. január 1-től 1954. októberig terjedő időben megállapított nyugellátást, ha a nyugdíjas munkaviszonyban nincs, szintén 25 százalékkal kell emelni az előbbiekben ismertetett módon, azzal a különbséggel, hogy lakbérpótlék levonásának helye nincs, mivel e törvény alapján lakbérpótlékot már nem állapítottak meg.

Házastársi pótlék e törvény szerint is a feleség 55 éves korától jár.

Az 1954. október 1-ét követően megállapított nyugellátást, amennyiben a 800 Ft-ot nem haladja meg, maximum 800 Ft-ig, az 1929-től eltöltött idők alapján annyi százalékkal kell emelni, ahány évet 1929-től a nyugdíjazásig, illetve amennyiben nyugdíjazását követően is dolgozott, a kiegészítés kéréséig munkaviszonyban töltött. A nyugdíjkiegészítést a megállapított törzsnyugdíjra újból kell megállapítani. A kiegészítéssel a nyugdíjat legfeljebb 800 Ft-ra lehet emelni. *Pl. egy 1956-ban nyugdíjazott dolgozó 666.— Ft. nyugdíjat kap, melyből 600 Ft a törzsnyugdíj. 66 Ft nyugdíjkiegészítés, az 1945-től 1956-ig eltöltött szolgálati ideje alapján. Ha ez a dolgozó 1929-től 1956-ig dolgozott, akkor a nyugdíj kiegészítése a 66 Ft helyett 162.— Ft lesz, nyugdíját tehát 762 Ft-ra kell emelni.*

Házastársi pótlék

Bármelyik törvény szerint megállapított és az előzőkben felsorolt nyugdíj emelésénél, ha a feleség az 55 életévét betöltötte, a nyugdíjassal együtt él, és 360 Ft-ot meghaladó keresete, jövedelme nincs, 100 Ft házastársi pótlék jár, ha a 100 forintos házastársi pótlékkal a nyugdíj összege a haladná, a 100 Ft-ot annyival kell csökkenteni, hogy a 850 Ft-on belüli összegbe beférjen.

Akinek nyugellátása a 800 Ft-ot meghaladja, nyugdíját emelni nem lehet. Ha a nyugdíjasnak nyugdíja 850 Ft-ot is meghaladja, és részére 1959. január 1-ét megelőzően a házastársi pótlékot megállapították, a házastársi pótlékot a nyugdíj összegére való tekintet nélkül folyósítani kell, ha a feleség keresete, vagy jövedelme annak folyósítását nem korlátozza, illetőleg ha a nyugdíjassal együtt él.

Munkaviszonyban álló nyugdíjasok

Azoknak a nyugdíjasoknak ellátását, akik jelenleg munkaviszonyban vannak, csak akkor lehet emelni, ha a jelenleg fennálló munkaviszonyuk megszűnik. Munkaviszonyuk megszűnése után attól függően, hogy az ellátásukat melyik törvény értelmében állapították meg, az előbbiekben ismertetett módon kell eljárni. Nyugdíj emelés az öregségi korhatárt be nem töltött nyugdíjasoknál nincs, illetve csak akkor lehet, ha az öregségi korhatárt elérik, vagy ha megrokkannak.

Az özvegyi nyugdíjak emelése

Az 1954. október 1-ét megelőzően megállapított özvegyi nyugdíjakat 25 százalékkal, az 1954. október 1-ét követően megállapítottakat 10 százalékkal kell felemelni abban az esetben, ha a nyugellátás összege a 400 Ft-ot nem haladja meg. *A felemelt nyugdíj 250 Ft-nál kevesebb és az emeléssel 400 Ft-nál több nem lehet.* Természetesen, azok, akiké 400 Ft-nál jelenleg is több, emelés nélkül továbbra is megkapják a régi összeget.

Az 1952. január 1-ét megelőzően megállapított özvegyi nyugdíjakat, amennyiben azt már 1954. év október 1-én megjelent nyugdíjtörvény alapján 25 százalékkal felemelték, a lakbérpótlék levonása után maradt összegét kell 25 százalékkal emelni. Az 1952. január 1-ét követően 1954. október 1-ig megállapított özvegyi nyugdíjakat, amennyiben az 1954. évi törvény alapján még nem pótlékolták, szintén pótlékolni kell (25 százalékkal) és az így kapott teljes összeget kell ismét 25 százalékkal felemelni, maximum 400 Ft-ig.

Amennyiben az özvegyi nyugdíjakat jelen rendelet megjelenése előtt már pótlékolták (az 1954. évi törvény alapján 25 százalékkal felemelték) csak a jelen törvény alapján megállapított 25 százalékos emeléssel lehet pótlékolni.

Az 1954. október 1-t követően megállapított özvegyi nyugdíjat, amennyiben a 400 Ft-ot nem haladja meg, 10 százalékkal kell emelni. Az emeléssel a nyugellátás 400 Ft-nál magasabb nem lehet. Az 1952. január 1-ét megelőzően megállapított özvegyi nyugdíjakat, amennyiben az özvegy még nem töltötte be az 55. életévét, folyósítani a keresetre, illetve jövedelemre való tekintettel csak akkor lehet, ha a kereset, illetve a jövedelem 1400 Ft-ot nem éri el. Azt, hogy mely nyugdíjat hány százalékkal kell emelni, nemcsak a megállapítás időtartama, hanem az is befolyásolja, hogy milyen törvény alapján kapja az özvegy az ellátást.

Tehát az a nyugdíjas vagy özvegy, akinek ugyan egy későbbi törvény életbelépését követően állapították meg a nyugellátást, de egy előző törvényben megállapított mértékben kapja, az előző törvény időtartam alatt megállapított ellátásnak kell tekinteni a nyugdíj emelésének szempontjából. Például 1952. I. 1-ét megelőzően nyugdíjazott dolgozó meghalt 1958-ban, az özvegy nyugdíját 1958-ban állapították meg, de az 1952. I. 1-ét megelőző törvény szerinti mértékben.

Harcban a hóviharral

Január 9-én, pénteken este orkánszerű szél dühöngött az ország nyugati részén. Nemsokára megérkeztek Budapestre az első jelentések: több vasútvonalon hóakadályok miatt megbénult a forgalom. *Budapestről, Komáromból, Székesfehérvárról* vasútépítő mérnökök vezetésével elindultak a hókotrógépek, hogy megtisztítsák a vonalakat.

Egész éjszaka folyt a harc a hóval. A nagyerejű vihar kidöntötte a táviróoszlopokat *Almásfüzitő* és *Neszmély* között. A posta és a MÁV műszaki emberei még az éjszaka megkísérelték a pálya felszabadítását, de minden kísérlet hiábavalónak bizonyult: a vadul dühöngő szél akadályozta a munkát.

Este fél 10-kor *a ferencvárosi rendező pu.* is szorongatott helyzetbe került. Még a váltók is lefagytak. A teherforgalom úgyszólván teljesen megbénult. A személyvonatokat is csak egy vágányon tudták átbocsátani. Mivel gyors cselekvésre volt szükség, még az éjszaka folyamán munkához láttak a dolgozók, megkezdték a hóeltakarítást. Fáradozásuk nem volt hiábavaló, *a hajnali órákban ismét megindulhatott az élet Ferencvárosban.*

A vihar, mint ismeretes, több helyen megrongálta a vasuti távbeszélő vezetékeket. Budapestről 5 dunántúli állomásra küldtek ki ultrarövidhullámú adó-vevő berendezéseket; a telefon szerepét átvette a rádió és fennakadas nélkül bonyolíthatták le a vonatforgalmat a legveszélyesebb csomópontok térségében is.

KIGYÚLT A VILLANY

November 17-i lapunkban *„Villanyvilágítást kérnek"* című írásunkban szóvátettük, hogy *Kisterenyén*, a mátrai elágazásnál késik a villanyvilágítás bevezetése. Most az ott dolgozó vasutasok arról adnak hírt, hogy kigyulladt a fény szolgálati helyükön, amiért köszönetüket fejezik ki mindazoknak, akik ehhez hozzásegítették őket.

Köszönjük a tettrekészséget

A gödöllői hazafias népfront-bizottság és három zsúfolásig megtelt vasúti kocsi időszerűtlen köszönetet mondani az öntudatos munkáért.

Boronkay Ákos,
a hazafias népfront-bizottság elnöke.

Megértést és rendet kérünk

A decemberi országos újítói konferenciára többen utaztunk *Szegedről Budapestre. Finta* elvtárs, a területi bizottság munkatársa 5 fő részére kért szállást a Nyugati-pályaudvaron.

Megérkezéskor az állomásfőnök előszobájában azzal fogadtak, hogy nincs szállashely, nevünk nincs előjegyezve. Átböngésztük a könyvet és megtaláltuk a számszerinti előjegyzést. Mindjárt lett szállásunk.

Nem kérünk különleges elbánást, sem tisztább ágyneműt, mint más — de rendet igen. A Nyugati laktanyában a fejpárnák huzatai gyakran nem tiszták. Nincs gyékény az ágyak előtt, nincsenek papucsok. A dolgozók érdekében helyes lenne ezen segíteni.

Tótka Károly
Szeged

Látogatás a ferencvárosi Május 1 laktanyában

A ferencvárosi fűtőház mögött levő Május 1. laktanya kívülről modernnek, korszerűnek látszik, belseje azonban egy öregedő épület benyomását kelti. A laktanya alig négyéves, falai mégis szürkülnek, az ablak- és ajtótokok egy része mozog, körülöttük lepergett a vakolat.

— *Ez a lélektelen munka jele* — halljuk kísérőnktől, *Komlós Győző* művezetőtől, amint felérünk az emeletre. — *A laktanya építői vajmi keveset törődhettek a minőséggel. Ha szellőztetésnél huzat keletkezik és bevágja az ajtót vagy az ablakot, nyomban megreped a fal és hull a vakolat.*

Túlzsúfoltság

Elsőnek a 40-es szobába nyitottunk be. A tíz lakó közül csak *Kovács Antal* kocsilakatost találtuk ott. Villanyrezsőjén éppen teát főzött.

— *A családom Dunakilitin lakik* — válaszolja kérdésünkre. — *Ha a szolgálat megengedi, négynaponként hazautazom néhány órára a családhoz. Azzal, hogy itt lakom, sok pénzt megtakarítok. A szoba nem valami előkelő, s ami a legnagyobb baj, nagyon zsúfolt. Még dohányozni sem szabad, mert amúgy is rossz a levegő. A négy kisméretű szekrény is kevés tíz főre. Sem ruháinkat, sem a hazait nem tudjuk benne elhelyezni.*

Még rosszabb a helyzet a 23-as szobában, ahol hat mozdonyfűtő lakik. Emeletes vaságyak, egy kis asztal, néhány szék az egész bútorzat. Szekrény hiányában a fehérneműt és a szennyest az ágyakon, a felsőruházatot az ágyak végén, a lábbelit az ágyak alatt tartják. Nem valami lenyűgöző látvány.

A szoba hat lakója közül *Kiss Gyula* és *Szabó József* tartózkodott otthon. Egyikük *Nemessándorházáról*, másikuk *Biáról* jött fel Budapestre, de társaik között akad *Somogy* és *Szabolcs-Szatmár* megyei is.

— *Mi, távollakók ritkán jutunk haza* — mondja Kiss Gyula. — *Ezért több ruhát kell magunknál tartani és hazaival is jobban fel kell pakolnunk. Itt sajnos, nincs hová tenni. Legalább egy szekrényt adnanak, mert az ágyakon heverő ruházatunk hamar bepiszkolódik.*

Tegyék otthonosabbá

— *Elkelne egy olyan helyiség is, ahol az esti órákban összejöhetnénk beszélgetni, szórakozni* — vette át a szót *Szabó József.* — *Kellemesen eltölthetnénk a szabadidőt, ha lenne hol. Az egyetlen ping-pong-asztalt a konyhában helyezték el. De ha valaki ételt főz, olyan füst van, hogy ott sem lehet megmaradni.*

A többi szobában is zsúfoltság, az ágyakon ruhák, az asztalon az élelem.

A tisztaság a szobákban és a folyosón kielégítő. A központi fűtéssel és a melegvízszolgáltatással sincs baj. Mégis úgy véljük, hogy a 62 dolgozó érdekében emberibb körülményeket lehetne teremteni a Május 1. laktanyában. A zsúfoltság megszüntetésével, szekrények beállításával és egy klubszoba berendezésével otthonosabbá letne varázsolni ezt a „legénységszállást" is.

Érdekes átkereszteződésen robog át a pécsi gyors
(Mező László felvétele)

Tanner János Füzesabony állomás főnöke váltóellenőrzést tart
(Kovács Géza felvétele)

Első helyen az őszi forgalmi versenyben

Írta: Tóth József a pécsi igazgatóság vezetője

Szocializmust építő országunkban már nincs nagymérvű különbség az őszi forgalom és az év más szakában lebonyolított forgalom között. Például 1958 májusában jóval több árut szállítottunk, mint az előző esztendő őszi forgalmának bármely hónapjában.

Az egyre nagyobb mennyiségű ipari termék mellett azonban ősszel jelentkezik a mezőgazdasági termékek rendeltetési helyre való juttatása (gabona, burgonya, kukorica, cukorrépa stb.), tehát a vasútnak mégis készülnie kell erre. Mi, pécsi vasutasok már a nyár közepén megbeszéltük a tennivalókat. A pártszervekkel és a szakszervezettel egyetértésben csomóponti értekezleteket tartottunk, ahol a vonalakra, sőt a nagyobb szolgálati helyekre is megszabtuk a feladatokat.

120 000 forint jutalom

Szoros kapcsolatot tartottunk a szállító felekkel, velük is megvitattuk az őszi szállítások tennivalóit. Az eredmény nem maradt el. *Augusztusban első helyen végeztünk az igazgatóságok egymásközti versenyében.* A részletes értékelés segítette további munkánkat. A számok tükrében dolgozóink jól látták és megértették, hogy nagyobb gondot kell fordítani a gazdaságos szállításra.

A harmadik negyedévben megőrzött első hely és az őszi forgalmi versenyben kivívott vezető hely a pécsi vasutasok nagyszerű munkáját dicséri. Természetesen a verseny anyagi oldala sem lebecsülendő. Az őszi forgalmi verseny első helyezettje 120 ezer forint jutalomban részesült. A jutalmat a legjobb szolgálati helyek dolgozói között osztottuk szét.

Évi szállítási tervünket már december 19-én, a kocsiigényes szállításnál 100,2 százalékra teljesítettük. A hátralevő időben kb. 230—240 ezer tonna áruval szállítottunk többet a tervezettnél.

Az átlagos terhelés

Munkánkat a gazdaságosságra való törekvés, a kormány takarékossági felhívásának szem előtt tartása vezette. Tudtuk, hogy feladatunkat csak úgy tudjuk teljesíteni, ha biztosítjuk a kocsikat. Ezért megjavítottuk a kocsikihasználást. *Az 1955. évi 14,23 tonnás kihasználás 1957-ben 14,54 tonnára javult, s ezt emeltük fel 1958-ban 15,15 tonnára.* Ez a növekedés — az 1957. évi jobb eredményt is figyelembevéve — 21 025 kocsimegtakarítást, illetve kocsimegrakást eredményezett.

Emeltük a tehervagonok kihasználását. *Az 1955. évi 572 tonnas átlagos terhelést 1957-ben 597 tonnára, 1958-ban 630 tonnára emeltük,* annak ellenére, hogy dolgozó kocsiparkunk a tervezettnél kisebb volt az őszi forgalom alatt. Szeptemberben 331, októberben 198 kocsival volt kevesebb a tervezettnél, amit a kocsiforduló*val* kellett ellensúlyozni. Ez is sikerült.

A kocsiforduló

Az 1,90 napos tervvel szemben 1,79 napos volt a kocsiforduló. Ennek azonban volt negatív oldala is. Sok esetben kellett kihasználatlan vonatokat közlekedtetni *Pécsbánya, Komló* állomásokra, a bányák igényeinek fedezésére. S a következmény az lett, hogy a szeptemberi 638 tonnás átlagos terhelés októberben 621 tonnára csökkent. *Népgazdasági szempontból is helytelen tehát egyes igazgatóságok kocsiigényét kiegyenlítés útján biztosítani a másik rovására.*

A kocsiforduló megjavításának feltétele volt a tehervonatok utazási sebességének növelése. Mind erre, mind az időközben mutatkozó hiányosságok megszüntetésére fokozott gondot fordítottunk. Ennek tulajdonítható, hogy az 1955. évi 11,7 km/ó utazási sebességünket 1957-re 12,5 km/órára javítottuk, bár ez 1958-ban romlott, 11,7 kilométerre. Most az a feladat, hogy a korábbi jobb eredményt elérjük. Ezért az irányított vonalainkon naponta figyelemmel kísérjük a tehervonatok utazási sebességének alakulását. A meggyorsításra céljutalmat tűztünk ki.

A fegyelmezett munka, a gazdaságosságra való törekvés meghozta a gyümölcsét. *Vasutasbecsülettel helytálltunk az őszi forgalomban. Köszönet érte a párt- és szakszervezeti szerveknek, köszönet az igazgatóság valamennyi dolgozójának.*

Az elért eredmény ígéret arra, hogy a téli forgalmat is zökkenőmentesen lebonyolítjuk. A sikerek köteleznek bennünket arra, hogy tovább haladjunk ezen az úton, teljesítsük pártunk és kormányunk célkitűzését: *gazdaságos üzemvitellel — nagyobb teljesítményt!*

Erősítsük az általános műveltség emelésére irányuló tömegmozgalmat

A szakszervezet központi vezetőségének mult évi júniusi határozata, mely a vasutasok kulturális helyzetét elemezte és meghatározta a jövő útját, a területi szervek és az alapszervezetek fontos feladatává tette a közoktatás segítését. Feladattá azért, mert a Horthy-Magyarország kulturális „hagyatékaként" a vasutas dolgozók 60 százalékának hiányos iskolai műveltsége éppen olyan fehér folt volt a vasutasok kulturális térképén, mint a több száz írástudatlan.

Tanulnak a viharsarki pályamunkások

A felszabadulás óta több ezren pótolták már hiányos iskolájukat. Jóval magasabb a vasutasok kultúrája most, mint valaha volt. Sok százan tanulnak ma is. A vasutasok tanulási kedvére, a néphatalom adta művelődési lehetőségekre, a vasúti előrehaladásra és az egyes emberek személyes boldogulására gondolva adta ki a jelszót központi vezetőségünk: *tanuljon minden 50 éven aluli vasutas dolgozó.* Segíteni kell a tanulnivágyó dolgozókat. Minél több tanfolyamot kell szervezni a műszaki ismeretek szélesítésére és tökéletesítésére.

Mi történt a határozat óta? *Orosházán* 90 pályamunkás közül 29-en — a vonattal való bejárás nehézségei mellett is — megkezdték az általános iskolai tanulmányt. Értesülésünk szerint a tanév első negyedében közepes átlageredményt értek el. Gratulálunk! és további sikereket kívánunk.

Gyékényesen 21, *Sztálinvárosban* 29, a *sárospataki fűtőházban*, a *Felépítményi Vasanyagjavítóban* 16, a *Délipályaudvaron* 25 dolgozó látott hozzá a 8 általános iskola megszerzéséhez.

Az idei tanévben az általános iskolákban mintegy 1000, a középiskolákban 1500, az egyetemeken pedig több mint 200 vasutas dolgozó tanul. A példák százai a vasutas dolgozók tanulás iránti lelkesedéséről tanúskodnak, néhány helyen a vezetők mégis bátortalanul nézik a kibontakozó tanulási kedvet. Mások — mint Diósgyőr állomásfőnöke is — gátolják az általános iskolában tanuló dolgozók fejlődését. Nem akadályozni, segíteni kell e kibontakozó mozgalmat.

Még akadnak kerékkötők

Az élet bizonyítja, hogy ahol foglalkoznak a dolgozókkal, ott lelkesen lépik át a napi munka után az iskola küszöbét. Szamos dolgozót munkatársai segítenek a tanulásban, mások magánúton készülnek a hiányzó osztályvizsgák letételére.

Sokakhoz, sajnos, még nem jutott el központi vezetőségünk szava, terve és célkitűzése. Ezt mutatja az is, hogy olyan nagy szolgálati helyeken, mint *Ferencváros állomás*, 5, *Józsefváros állomás* 3, Győr állomás, 3 dolgozó tanul csak általános iskolában, pedig sok száznak van még pótolnivalója. *A debreceni igazgatóság* területén a dolgozók esti általános iskolájában mindössze 51-en tanulnak, pedig több ezer doglozónak hiányzik még a 8 általános iskolája.

A miskolci igazgatóság területén közel 1900. *Diósgyőr állomáson* 135, *a miskolci fűtőháznál* 195 dolgozónak hiányzik a beosztásához szükséges iskolai végzettsége.

Gyengén halad az írástudatlan dolgozókkal való foglalkozás is. Pedig erre lehetőség kínálkozik, elsősorban a munkásszállásokon. Ezek tanítása minden munkás és vezető társadalmi kötelessége.

Sokan szégyellik, hogy iskolába járó gyermeküknél alacsonyabb iskolai osztály anyagát tanulják. Semmi szégyen ebben! Legalább a gyermek is látja, hogy van értelme a tanulásnak, apjának, anyjának most kell pótolnia azt, amit annak idején a szüleitől, a társadalmi rendszertől nem kaphatott meg.

Az általános műveltség emelését segítő tömegmozgalomra van most szükség. Olyan mozgalomra, amelynek élén a szervezett munkások állnak, s minden szolgálati helyen támogatja a párt, a szakszervezeti bizottság és a szolgálati főnök. Segítsen ebben a mozgalomban mindenki, aki érzi, hogy segíteni tud.

Kovács János

B. U. É. K.

MISKOLCI MÓDRA

Ki tudná megmondani, mióta vált szokássá ismerőseink, barátaink újév alkalmával jókívánságokkal felkeresni?

Amióta a posta intézménye fennáll, a személyes szerencsekívánat helyett megteszi egy üdvözlőlap is, amelyek ötletessége szinte korlátlan. A névjegyen, levélpapíron küldött jókívánságokat egyre inkább felváltja a komolyabb, humorosabb rajzzal illusztrált B. ú. é. k. Jellegzetes motívumok: kéményseprők, rózsaszín, kunkori farkú kismalacok akarják még kedvesebben biztosítani a jókívánságok mellett a sohasem felesleges szerencsét.

Az idén új színnel gazdagodott a mi szerencsekívánat-gyűjteményünk is. A miskolci területi bizottság tisztelt meg bennünket egy cinóberpiros kártyán három jókedvű disznóval. Szó, ami szó, elmés összeállítás. Két illuminált állapotban levő, de még borosüveget szorongató koca ropja a táncot, amelyhez egy éjjeliedényen ülő kan tangóharmonikán húzza az egyhangú talpalávalót: B. ú. é. k. — B. ú. é. k.

Nem mondom, szellemes, csak egy kicsit ízléstelen. Vagy a tavalyi kismalacok serdültek azóta élemedett korú sertésekké?

(—)

Kard János, a sztálinvárosi fűtőház fiatal esztergályosa szalagos szabályzó esztergálását végzi

(Kovács Géza felvétele)

Befejezés előtt a füzesabonyi vonatkísérő laktanya újjáépítése

Az eredeti tervek szerint a Miskolci Építési Főnökségnek a múlt év őszéig kellett volna befejezni a füzesabonyi vonatkísérő laktanya újjáépítését. Az épület első emeletéről azonban nem tudták az ottlakó három családot időben kiköltöztetni. Emiatt néhány hónappal eltolódott az építkezés megkezdése, s természetesen befejezése is. De amint a lakók kiköltöztek, nyomban elkezdődött a munka.

Az első emeleten a barátságos, cserépkályhákkal ellátott 2—5 ágyas szobákat — összesen 60 ággyal — még decemberben birtokukba vehették a vonatkísérők. A földszinten még most is dolgoznak a kőművesek és a szerelők. De január végéig itt is befejeződik a munka.

A földszinten a női szobák, néhány iroda, a konyha és az oktatóterem kapott helyet. Az oktató-termet, úgy akarják berendezni, hogy ott esténként szórakozni is lehessen. Rádiót, folyóiratokat, televíziót is terveznek a terembe.

Az emeleten sorra jártuk a régi faföddémes épületből újjávarázsolt hófehér falú szobákat. Sajnos, a berendezés ma még kissé szegényes. Láttunk olyan szobákat, amelyekben nem volt sem asztal, sem szék. A vaságyak sem egyformák. Legnagyobb részük régi, rozoga. De a szobák így is összehasonlíthatatlanul nagyobb kényelmet, nyugodtabb pihenést nyújtanak, mint a régiek. Különösen áldásosak a hideg-meleg vízzel ellátott mosdók és zuhanyozók. A szobák hiányos bútorzatának pótlása is bizonyára nem sokáig várat.

Hogy mit jelent Füzesabony állomáson a korszerűsített vonatkísérő laktanya, azt elsősorban azok tudják, akiknek a nagy, rideg hodályokban néha az asztal, vagy a padló helyettesítette a vetett ágyat.

Elérték az élüzemszintet

Budapest-Nyugati pályaudvar forgalmi dolgozói az 1958 első felében elért kiváló eredményeikért vezérigazgatói elismerésben és magas pénzjutalomban részesültek. A második félévet is jól zárták a „nyugatiak". Az élüzemszintet átlagosan 104,5 százalékban teljesítették. Méltatást érdemel ez a szép eredmény. Főként, ha figyelembe vesszük, milyen nehéz megoldani a feladatokat a korszerűtlen, szűk csarnokban és a teherpályaudvaron.

Az állomás vezetői és forgalmi dolgozói elhatározták részt vesznek a mintaállomás címért folyó versenyben is.

Hogyan készitik elő a személyvonatok szerelvényét?

A budapesti igazgatóság területén egyre elterjedtebb lesz a kommunista őrjárat. December hónapban az őrjáratok figyelme elsősorban a személyvonati szerelvények előkészítésére irányult. December 8-án a budapesti pályaudvarokról 16—18 óra között induló vonatokat, s ezzel egyidőben a téli felkészülést vizsgálták.

Ezt követően, december 12-én 460 vonatnál tartottak ellenőrzést. Bár az előző vizsgálat óta csökkent a hiányosság, mégis számos kifogás merült fel, különösen a szerelvények fűtését illetően.

460-ból 120 vonatnál volt fűtési zavar.

A Keleti Fűtőház által továbbított vonatok közül 20-nál merült fel kifogás a nem megfelelő fűtés miatt. A szerelvények előfűtését és folyamatos fűtését a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat 15 vonatnál, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat pedig 13 vonatnál nem biztosította.

A mozdonyok kiállítása javult. A jegyvizsgálók munkájában is ötödére csökkent a kifogásolható hiányosság.

A szerelvények tisztaságánál még nincs minden rendben.

115 vonatnál merült fel kifogás a tisztaság ellen.

Egyáltalán nem dicséretes, hogy a megvizsgált vonatok negyedrészénél kisebb-nagyobb hiányosság volt tapasztalható. Mit szólnak ehhez a Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségek vezetői, dolgozói?

Helyes megszívlelni a kommunista őrjáratok tapasztalatait és javítani a személyszállító vonatok indulás előtti előkészítésén.

Banka József

EGY SIKERES ESZTENDŐ UTÁN

Szerkesztőségünkhöz számos levél érkezik, melyben arról adnak hírt, hogy igen sok szolgálati hely határidő előtt befejezte éves tervét.

BÁNRÉVE ÁLLOMÁS 1957. július 1-től élüzemszint felett teljesíti tervét. Különösen jó eredmények születtek novemberben és decemberben. 18 hónap alatt személyi sérülés, vagy forgalmi baleset nem volt.

A munka mellett jutott idő szórakozásra is. A szakszervezet kultúrcsoportja december 26-án sikerrel mutatta be *Kisfaludy: Csalódások* című vígjátékát. A darab betanításáért *Gyöngyösi Zoltánt* illeti dicséret. *(Haraszin Károly leveléből.)*

SZOB ÁLLOMÁS december 5-én befejezte éves tervét. A dolgozók jó munkájának bizonyítéka, hogy 1958 első napjától élüzemszinten dolgoznak. Az éves terven belül tolatási tervüket 110 százalékra teljesítették. A kocsitartózkodásnál 108 százalékot értek el. Egész évben nem fordult elő baleset az állomáson.

A Budapesti Igazgatóság állomásai között folyó versenyben háromszor első, hatszor második helyezést értek el. Heten kaptak „Kiváló Dolgozó" oklevelet, illetve jelvényt. Nem egyszer pénzjutalom kiosztására is sor került. Az állomás versenyben áll *Sturovóval.* Az év első három negyedévében a csehek vitték el a pálmát, de most minden remény megvan arra, hogy a szobiak kerülnek ki győztesen. *(Kovács István leveléből.)*

A TAPOLCAI FŰTŐHÁZ DOLGOZÓI 4237 tonna szenet takarítottak meg tavaly. Az éves tervet december 10-én globálisan befejezték. Az őszi forgalom idején — három hónap alatt — 48 386 tonna túlsúlyt továbbítottak, ami kb. 250 000 forint megtakarítást jelent. Jó eredményt értek el a KISZ-fiatalok szénmegtakarításban, a használt anyagok újbóli felhasználásával, a vas- és fémhulladék gyűjtésével. Megtakarításuk 61 000 forint. *(Dancs József leveléből.)*

A SZTÁLINVÁROSI FŰTŐHÁZ DOLGOZÓI is határidő előtt teljesítették tervüket.

Százelegytonnakilométer-tervüket már november 27-én befejezték. December 1-től 1959. február 10-ig a múlt évben megtakarított szénnel fűtik mozdonyaikat. A fejlagos költségeknél 1 854 013 forintot takarítottak meg. Ez az összeg a fűtőház teljes üzemeltetéséhez 27 napig elegendő. *(Farkas Ferenc leveléből.)*

SÖTÉT KOCSIK

Örvendetes, hogy egyre kevesebb panasz hangzik el a személykocsik világítását illetően. Annál szembetűnőbb volt, hogy a 411-es január 6-i szerelvénynek pazarul kivilágított kocsisorán három helyen is megszakították a koromsötét kocsik. Véletlenül, gondatlanságból, vagy készakarva történt-e, de mind a három I. osztályú volt (több nem is futott a szerelvényben), az utasok egy részének nem kis bosszúságára.

Telepállomásainkon gondosabban ellenőrizzék, hogy rendben van-e a világítás. 1959-ben már igazán szégyenfoltja a vasútnak a koromsötét személykocsi.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1958 novemberi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1. *Pécs,*
2. *Budapest,*
3. *Miskolc,*
4. *Debrecen,*
5. *Szeged,*
6. *Szombathely.*

A SZOT és a Találmányi Hivatal felhívása a többszörös újítókhoz

A SZOT és az OTH az újítómozgalom tízéves fennállása alkalmából könyvben kívánja megörökíteni a nevét azoknak a fizikai és műszaki dolgozóknak, akik ötvennél több újítással gyarapították népgazdaságunkat.

A SZOT és az OTH azzal a gondolattal is foglalkozik, hogy a legkiválóbb fizikai és műszaki újítókat oklevéllel és éremmel tünteti ki. A rövidesen megínduló összeírás tehát azt a célt szolgálja, hogy nyilvántartásba vegyék mindazokat, akik az említett kitüntetésre érdemesek. Az összeírás egyszerűsítése érdekében az Újítók Lapja január 20-i számában mellékelik az összeíróívet, amelyet az újítók töltenek ki és a szakszervezeti bizottság elnökével, valamint az újítási előadóval láttamoztatnak.

Ahol meghallgatják a dolgozókat, ott nem marad el az eredmény

A SZOT XIX. kongresszusa új fejezetet nyitott a *celldömölki fűtőház* szakszervezeti életében is. Az újjászervezett szakszervezeti bizottság a bizalmiak segítségével egyéni beszélgetést folytatott a dolgozókkal a kongresszus előtt és javaslataikat elküldték a területi bizottságnak.

A kongresszus határozatait gyűléseken, csoportos és egyéni beszélgetéseken ismertették.

Hogy a határozatok mennyire megnyerték a dolgozók tetszését, az is bizonyítja, hogy akik még nem voltak tagjai a szervezett munkások táborának, azok is kérték felvételüket.

Az eredményekben része van annak is, hogy az SZB kéri, igényli a pártszervezet támogatását, amit meg is kap. A szakszervezeti bizottságon belül létrehozott pártcsoport mint eleven lüktető erő működik. A pártcsoporton keresztül biztosítva van a párt- és kormányhatározatok helyes értelmezése és megvalósítása.

A 11 főből álló szakszervezeti bizottság gondot fordít a dolgozók jólétét megalapozó gazdaságos szállításra. Eredmény: *az előzetes értékelések szerint a fűtőház a második félévben is teljesítette az élüzem szintet.*

Az albizottságok munkáját dicséri, hogy 1958-ban 8 dolgozó üdült az ország különböző helyein, egy pedig külföldön töltötte szabadságát. A beteglátogatási albizottság 70 beteget látogatott és ajándékozott meg. A segélyezési albizottság javaslatára 23 300 forintot fizettek ki a rászorultaknak.

A kéthetenként tartott vezetőségi ülésen egy-egy reszortfelelős számol be munkájáról.

Nagy jelentősége van a havonta megtartott összbizalmi értekezletnek, ahol a párt népnevelői is résztvesznek, és közösen beszélik meg a feladatokat. A szakszervezeten belül létrehozott vágányellenőrzési csoport a kommunista őrjárattal együtt működik.

A szakszervezeti bizottság egyik célkitűzése az újra való törekvés, a haladó munkamódszerek általánosítása. *1958-ban 100 000 forinton felüli megtakarítást értek el újítással.*

A sokirányú munka mellett jut idő a dolgozók egyéni problémáival való törődésre is. Így intéződött el — az egy éve húzódó — *Böröcz István* kovács kislányának magánorvosi kezelési költségeinek a megtérítése is.

Hosszan lehetne írni a jól megszervezett sajtómunkáról, a sportolók terveiről, de röviden csak annyit, hogy a dolgozókkal közösen végzett munkának, a párt irányításának és a szakvezetőkkel való együttműködésnek megvan az eredménye.

Kismihók Róbert Celldömölk

VASÚTAVATÁS FÜLESDEN

Az elmúlt napokban kedves ünnepség színhelye volt a Szabolcs-Szatmár megyei *Fülesd* község.

A múlt évben üzembehelyezett *Jánkmajtis—Kisnamény—Csaholc—Vámosoroszi* vonalszakaszhoz csatlakozva megépült és átadásra került a *Vámosoroszi—fülesdi* négy kilométeres szakasz is.

Ennek jelentőségét csak az tudja igazán megérteni, aki jelen volt az átadásnál. A mintegy 700 főt számláló község lakói közül csak a járóképtelen betegek maradtak otthon, a többiek ott szorongtak a kis szerelvény körül. Sokan először ültek vonatra, hogy részt vegyenek a Gazdasági Vasutak — ez alkalomból indított — díjmentes sétajáratain.

Gál Ferenc elvtárs, az MSZMP Fehérgyarmati Járási Pártbizottságának titkára méltatta a vasút jelentőségét. *Pánti Béla* elvtárs, a Gazdasági Vasutak igazgatója elmondotta, hogy minden törekvés arra irányul, hogy a múltban a kultúrától és az iparvidékektől elvágott községeket bekapcsolják az ország vérkeringésébe és ezzel is megvalósuljon pártunk és kormányunk célkitűzése: *a falu és város közötti különbség mielőbbi megszüntetése.*

A nagy tetszéssel fogadott beszédek után *Botos Elek* tanácselnök a község nevében átvette a vasutat, majd a hallgatóság soraiból kivált egy őszhajú, nagybajuszú bácsi, aki a nép háláját versben fejezte ki. Ime néhány sor a szívvel írott rigmusokból:

Megszűnt a sötétség, nincs már sötét Szatmár,
Mert miénk lett végre e drága szép ország.
A dolgozók fillérjének gyümölcsét lássatok,
Nem viszik ki idegenbe az úri betyárok.
Sipolj kis vonatunk, hirdesd mindenkinek,
Sipolásod hassa át a csendes temetőket.
Hassa át a sírhantokat, hol apáink nyugszanak,
Hadd halljak meg, megvalósult, miről ők álmodtak.

Both Zoltán
G. V. igazgatóság

A kapitalista országok nyugdíjellátásáról

NYUGDÍJKORHATÁR

Az új nyugdíjtörvény megjelenése után a dolgozók egyrésze „csalódottan" vette tudomásul, hogy nem szállították le a nyugdíjkorhatárt. Bár a mozgalmi szervek jóelőre felhívták a figyelmet arra, hogy szó sincs a korhatár leszállításáról.

Mások megelégedéssel vették tudomásul, hogy megmaradt a 60, illetve az 55 éves nyugdíjkorhatár, mert ezek a kényszernyugdíjazástól féltek. S elsősorban az aggasztotta őket, hogy természetszerűleg kényszernyugdíjazás esetén kevesebb lett volna a nyugdíjuk, mint munkaviszonyban állás idején a fizetésük.

Érdemes összehasonlítást tenni a nyugdíjrendszerünk egyes pontja és néhány kapitalista ország nyugdíjrendszere között.

Nézzük a nyugdíjkorhatárt. Férfiaknál, nőknél egyaránt 70 év: Kanadában, Irországban, Norvégiában. 67 év: Svédországban, Izlandban, 65 év: Német Szövetségi Köztársaságban, Svájcban, Hollandiában, Spanyolországban, Portugáliában, Finnországban, Csilében. 65 év férfiaknál, 60 év nőknél: Angliában, Ausztriában, Belgiumban, Dániában, Görögországban.

A NYUGDÍJ MÉRTÉKE

A nyugdíjnak a fizetéshez viszonyított aránya nemcsak az egyes kapitalista országok között tér el egymástól. Országokon belül is változó attól is függően, hogy a számtalan biztosító intézet melyikéhez tartozik a dolgozó. A nyugdíjat a nettó kereset alapján számítják ki, levonják ugyanis a fizetésből a kereseti adóra, társadalombiztosítási, baleseti stb. járulékra fizetett összeget.

A Német Szövetségi Köztársaságban például az átlagkereset 20—25 százaléka a nyugdíj, Svédországban az átlagos munkakereset 15—20 százaléka, Svájcban a munkabér kb 18 százaléka. Angliában heti 2 fontsterling egyedül álló nyugdíjasnak, házaspárnak heti 3.5 fontsterling. (Egy ipari munkás heti átlagkeresete 12 fontsterling.)

SZOLGÁLATI IDŐ

Kapitalista országokban eltérő a nyugdíj megállapításához szükséges szolgálati idő. Általában 35—40 évi munkaviszony esetén kaphatnak teljes nyugdíjat a dolgozók és legalább 25 évi minimális szolgálati idő kell ahhoz, hogy csökkentett összegű résznyugdíjban részesülhessenek. Ilyen a helyzet például a Német Szövetségi Köztársaságban is.

Közös erővel

A váratlanul beköszöntött tél, a vadul tomboló hóvihar a józsefvárosi pályaudvaron is kíméletlenül betakarta a váltókat. Mozgásról szó sem lehetett a váltók kitisztításáig.

Igen ám, de honnan vegyenek annyi embert? Nem sokáig tanakodtak. Néhány perc múlva minden elérhető fizikai és adminisztratív dolgozó hozzálátott a hótakarításhoz.

Az önkéntes brigádok 9 óráig több mint 100 váltót tisztítottak meg a hótól. Alig két óra alatt megszűnt a hóakadály és zavartalanul folytatódhatott a munka.

Javul a beteglátogatási albizottság munkája az Északi Járműjavítóban?

A központi vezetőség határozatának végrehajtása során a Budapesti Területi Bizottság megvizsgálta a betegszázalék alakulását, az Északi Járműjavító szakszervezeti bizottságának egészségvédelmi és ellenőrző tevékenységét. A tapasztalatokat területi bizottsági ülésen megvitatták.

A társadalombiztosítási tanács bevonásával SZB-ülésen mi is megtárgyaltuk a területi bizottság jelentését és határozatot hoztunk a társadalombiztosításon belül működő albizottságok kiegészítésére, feladataik rögzítésére, a végrehajtás ellenőrzésére. Munkatervbe foglaltuk a körzetenkénti ellenőrzést.

Éppen ideje volt. Korábban keveset foglalkoztunk a betegség-megelőzéssel, nem fordítottunk kellő gondot betegtársaink meglátogatására. Az üzemorvos nem vezetett pontos kimutatást a krónikus betegekről. Sok esetben elmaradtak a betegségmegelőzést célzó előadások.

Október 20 és november 30 között 40 vidéken lakó beteget látogattunk meg

azzal a céllal, hogy segítsük esetleges problémáik megoldását, meggyőződjünk arról, hogy megfelelő orvosi- és gyógyszerellátásban részesülnek-e és hogy tájékoztassuk őket az üzem életéről. *Dr. Bánóczi* ellenőrző főorvosnő több beteget győzött meg arról, hogy csak pihenéssel tud hamarosan meggyógyulni.

Hegedüs György Üllőn lakó dolgozónk szívesen fogadta az orvosi tanácsokat, azokat megszívlelte és így betegségéből a vártnál gyorsabban gyógyult fel. Találkoztunk olyan beteggel is, aki meghülléses panasszal volt betegállományban, de a főorvos röntgenre küldte, mert tudőgyulladás-gyanút vélt nála.

Persze

találkoztunk olyanokkal is, akik semmibevéve az orvos utasításait, szinte készakarva hátráltatták gyógyulásukat.

Kifut István pilisi lakos a látogatás alkalmával — felesége állítása szerint — a szőlőben tartózkodott. *Kerék János* isaszegi lakos házépítéssel foglalatoskodott. Akad tehát dolga a vitásügyi bizottságnak is.

Ellenőrző orvosaink is tanuljanak tapasztalatainkból. Kövessenek el minden lehetőt a betegek gyors gyógyulása érdekében, de akadályozzák meg a lógást. Ne forduljon elő olyan eset, mint a ceglédi ellenőrző orvosnál, aki *Kifut Istvánt* november 22-től december 18-ig nem rendelte ellenőrző főorvosi vizsgálatra, gyógyszert részére nem írt fel.

Az élet igazolja, hogy szükséges a beteglátogatás.

A gyógyulásra várók örömmel fogadják a látogatókat, akik pedig nem egyenes úton járnak, érezzék a becsületes dolgozók megvetését.

Surman Imre,
az Északi Járműjavító SZB elnöke

Lakáscsere

— Elcserélném 2 szoba, komfortos lakásomat Pest belterületén, vagy Budán 2 szoba összkomfortos vagy 3 szobás lakásra. Apor Sándor, VII., Dohány utca 37. II. 5.

PUSZTASZABOLCSI KÉPEK

Hajdú József főtiszt (Pusztaszabolcs állomás) az I-es toronyban a váltóállító központ mechanikus berendezésének működését ismerteti az újfelvételesek előtt

Zábó József távirász, Mogyorósi Editnek magyarázza a távirógép működési elvét

Bognár János lakatos 30 éve, Horváth Ferenc lakatos 16 éve dolgozik a vasútnál. Mindkettő kiváló dolgozó. A képen légszivattyúszerelés közben láthatjuk őket

(Kovács Géza felvételei)

Ahogy lesz, úgy lesz...

Nem kell meglepődni, a riportban nem slágerekről, táncdalokról lesz szó, mint azt a cím sejteti, hanem Záhonyban, hazánk legnagyobb és egyben legforgalmasabb határállomásán szolgálatot teljesítő fiatal vasutasokról. Azokról, akik a környező falvakból azért mentek tucatjával Záhonyba, mert elhatározták, hogy vasutasok akarnak lenni.

Igenám, de ahhoz, hogy valakiből jó vasutas legyen — függetlenül attól, hogy 8 általánost végzett, vagy érettségije van — szakvizsgák szükségesek. Tehát a szolgálat ellátása mellett tanulni is kell.

Márpedig ahogy a „rossz nyelvek" beszélik, a tanulás nem mindegyik ifjúnak van inyére. Itt is szép számmal akadnak olyanok, akiknek a hátuk is borsódzik, amikor arra ösztökélik őket, hogy minél több szakvizsgát szerezzenek, mert egyedül ez a feltétele annak, hogy előrejussanak, magasabb beosztásba kerüljenek.

Mi a közömbösség oka

Hátrai János oktatótiszt szerint, akivel irodájában beszélgettünk, a fiatalok egyrészénél amolyan nemtörődöm, ahogy lesz úgy lesz bangulat uralkodik.

— Vajon miért?

— A kérdésre nem könnyű válaszolni — mondja. — Magam is sokat gondolkoztam már ezen. Ma is kétkedően keresem, kutatom a nagyfokú közömbösség okát. Egyiknél sikerül megtalálni, a másiknál nem. Egy tanítóképzőt végzett fiatal például miután látta, hogy a szakvizsgák miatt nem hagyjuk békén, keresken megmondta: őt nem érdekli a szakvizsga. A vasuthoz csak azért jött, mert az iskola elvégzése után, mint tanító nem tudott elhelyezkedni és pénzre, keresetre volt szüksége. Egy másik fiatal mindenáron gépkocsivezető akart lenni. Ezek már el is kerültek tőlünk.

Azoknál a fiatalokrál, akik csak átmeneti állomásnak szánták a vasutat, érthető a közömbösség, de miért hanyagolják el a tanulást, a rendszeres továbbképzést a többiek? Miért húzzák halaszszák a szakvizsgák letételét olyan fiatalok, mint például *Gerőcs István, Jóni Sándor* és még jó néhány érettségizett, vagy nyolc általánossal rendelkező fiatal? Talán ők sem akarnak vasutasok lenni?

— De igen! Legalább is előttünk eddig úgy nyilatkoztak, hogy élethivatásuknak választották a vasutat. Én úgy látom, náluk inkább a szorgalommal van baj. De talán beszéljenek erről maguk a fiatalok.

Az oktatótiszt alig fejezte be a mondanivalóját, már nyílt is a telefonhoz és sorra felhívta azokat a szolgálati helyeket, ahol szép számmal dolgoznak fiatalok.

Néhány napos tanulás kevés

Amíg telefonált, vártunk. Kint az eső már második napja csendesen öntözi a fekete záhonyi földet. Az állomás területén és a nagykiterjedésű rendezőpályaudvaron hatalmas víztócsák, néhol bokáig érő sár. A határállomáson a sötét este, a sűrűn hulló eső ellenére is pezseg az élet. A kivilágított rakodók mentén a daruk szorgalmasan nyújtogatják hosszú nyakukat a vagonok fölé. Ott mindig akad egy-két export vagy import árut szállító szerelvény. Egyik szerelvény ki-, a másik bejár valamelyik rakodó mellé . . .

— Szerencsénk van, mondja Mátrai elvtárs — miután befejezte a telefonálást. — Sikerül beszélnünk néhány fiatallal.

Még 10 perc sem telt, máris szemtől-szembe ülünk *Gerőcs Istvánnal, Szabó Lajossal, Fodor Józseffel* és másokkal. A beszélgetés lassan indult, de a fiúk őszinték elmondtak mindent. *Gerőcs* például azzal kezdte, hogy Mátészalkáról jár Záhonyba, s az utazás 4 órát vesz el szabadidejéből.

— És otthon mivel tölti az idejét?

— Mivel? Kérdezi vissza kissé pirulva. — Megmondom őszintén, keveset tartózkodom otthon. Rövidesen megnősülök és szabad időmben menyasszonyomnál tartózkodom Nyírbátorban. Néha még alvásra is kevés idő jut. Ha már itt tartok, azt is bevallom, hogy elhanyagoltam a tanulást. Azt tartottam, majd csak lesz valahogy. Ha pedig a szakvizsgákkal szorítanak, néhány napot rászánok a tanulásra és kész. A gimnáziumban is mindig csak a vizsgák előtt tanultam.

Jóni Sándor Gerőcsnél is jobban lemaradt. Ő már négy tanfolyamot hagyott ki, és a távirdavizsgával is adós. Vele ugyan nem sikerült személyesen beszélni, de mivel Gerőccsel együtt dolgozik és ő jól ismeri problémáit, így vélekedett barátjáról:

Jóni is távolról, Nagydobosról jár Záhonyba. Úgy tudom, szabad idejében otthon segít idős szüleinek a mezőgazdaságban. Máskülönben neki még sincs inyére a tanulás, mint nekem.

Az idővel is tudni kell gazdálkodni

Kétségtelen, hogy a távol lakók szabadidejükből néhány órát vonaton töltenek. Elfogadható indok az is, hogy segíteni kell otthon a szülőknek. Természetesen pihenni is kell, arra is szükség van. De mindez nem mehet a tanulás, a szolgálat rovására. Kicsit jobban kellene beosztani az időt. Lehet a vonaton is tanulni. *Szabó Lajos* is Mátészalkán lakik, mégis jut ideje a tanulásra. Ő a távirdavizsga után már a forgalomból is megszerezte a szakvizsgát. *Kovács Lajos* kocsirendező is azon igyekszik, hogy minél több szakvizsgája legyen.

Mintegy 200—250 azoknak a fiataloknak a száma, akik Záhonyban teljesítenek szolgálatot. S mint a példák is bizonyítják, nagyrészük könnyen veszi az életet, saját jövőjét és kényelenszeretetből, vagy egyéb okok miatt elhanyagolja szakképzettségének szüntelen növelését. Mintha nem maguknak, hanem szolgálati főnökünknek tanulnának.

S hogy ez így van, abban nagyrésze van annak is, hogy a KISZ-szervezet még nem találta meg a fiatalokkal való foglalkozás helyes módját. Nem beszélve arról, hogy úgyszólván alig-alig törődnek problémáikkal. Pedig ki másnak, mint az ifjúsági szervezetnek kellene odahatni, hogy Záhonyban minél több szakvizsgát szerezzenek a fiatalok.

Lehetséges, hogy ők is másirányú elfoglaltság miatt hanyagolják el ezt az égetően fontos munkát?

Visi Ferenc

1919 1957 KISZ

Ifjúsági ÉLET

A jövő szakmunkásai között a Miskolci Járműjavítóban

A tanműhelyben alig érteni szót, olyan zajt csapnak zizegő hangú reszelőikkel a satupadok mellett dolgozó ipari tanulók. Jó érzés nézni a munka hevében kipirult arcú fiatalokat, a jövő szakmunkásait.

A Miskolci Járműjavítóban 103 fiú tanulja a lakatos, a kovács, az esztergályos és az asztalos szakmát. Miskolcról és a környező falvakból jöttek ide mesterséget tanulni. Egy tanműhelyvezető, egy művezető és hat szakoktató foglalkozik a 103 fiúval.

— *Hogyan boldogulnak a gyerekekkel?* — kérdeztük *Zsarnovszki Györgytől* a tanműhely vezetőjétől.

A fiúkkal elégedettek vagyunk — mondotta. — Bár akad köztük néhány, akiknél baj van az elméleti tanulással. A műhelyben azonban valamennyi szorgalmasan ismerkedik a szakma alapismereteivel. Persze, az ügyesebbek itt is gyorsabban haladnak, rövidebb idő alatt elkészítenek egy-egy munkadarabot. De a szakoktatók a lemaradókat sem hagyják magukra. Akinél megáll a tudomány, annak segítenek.

A gyerekek tanulmányi eredményeit is figyelemmel kísérjük. Ha megtudjuk, hogy valaki elhanyagolja a tanulást, azt állandóan ostorozzuk.

Ezután a műhelyben folyó munkára terelődött a szó. Hogy a fiúkból jó szakemberek váljanak a kötelező tanmunka mellett, termelő munkát is végeznek. A tanmunka a tematika szerint, a szakma alapismereteinek az elsajátításából, lakatosoknál például jelölésből, reszelésből, szabásból és fúrásból áll.

És miből áll a termelő munka?

Kisebb-nagyobb kocsi- és mozdonygyártási alkatrészek, mint például fékbódéajtózár, fékorsóburkolat, kocsitalpsin, zárrugók, szerkocsialváz kimérő műszer készítéséből — volt a válasz. — A múlt év végén még a KPM-től is kaptunk megbízatást 150 mozdonyra villamos kis ellenállási szekrény készítésére, mintegy 60 ezer forint értékben.

Beszélgetés közben néhány probléma is szóba került. Elsőnek talán azt említjük meg, hogy a tanműhely ma már szűk, zsúfolt, nem felel meg a követelményeknek. Még a 66 lakatos és esztergályos tanuló is csak szűkösen fér el benne. Szerencsére a kovácsok és asztalosok máshol dolgoznak. A régi, elavult gépi berendezések kicserélése is lassan halad. Nemrég ugyan kaptak egy új fúró- és köszörűgépet, de még mindig van két olyan esztergapadjuk, amelynek maholnap múzeumban lesz a helye, nem pedig tanműhelyben.

Ha már a problémáknál tartunk, szólni kell a KISZ-szervezetről is. Amikor a fiúk előtt szóbahoztuk a KISZ-életet, csak a vállukat vonogatták. Végül egyikük bevallotta, hogy a KISZ-bizottság nem sokat törődik velük. Arra a kérdésünkre pedig, hogy hány KISZ-tag van a tanműhelyben, pontosan senki sem tudott választ adni.

— *Úgy emlékszem tizenöten vagyunk* — mondotta később az a fiú, aki a KISZ tagkönyvcserével kapcsolatban az összeírást végezte.

Ez bizony nem sok. Pedig, de sokat segíthetne a KISZ, legfőképpen a tanulásukat elhanyagoló fiúk nevelésében. A műhely vezetői is érzik a KISZ-szervezet hiányát. *Zsarnovszki* bácsi szerint a tanműhelyben dolgozó fiatalok népes létszámát tekintve, legcélszerűbb az lenne, ha a műhelyben önálló alapszervezetet hoznának létre. Ezen a KISZ-bizottság is elgondolkozhatna. Mert bizony az ő munkájukra sem vet jó fényt, hogy a 103 14—17 éves fiú között alig rúg tizenötre a KISZ-tagok száma.

A tanműhelyben fél 3-kor véget ér a munka. A vidám arcú, pajkosan ficánkoló kamaszok gyorsan rendet csinálnak. Még ennél is gyorsabban elkészülnek a zuhanyozással, az öltözködéssel, majd egy szakoktató kíséretében fegyelmezetten hagyják el a járműjavító területét.

NÉGY SZÖKEVÉNY

Még tartott a szórakozás a *Szegedi MÁV Nevelőintézet* házi ünnepségén, amikor az ügyeletes jelentette, hogy négy növendék engedély nélkül elhagyta az épületet és bálba ment.

Alig telt el egy óra és a négy „*szökevényt*" egy nevelőtanár visszahozta. Bánatosan mentek szobájukba és nyugtalanul hallgatták a kultúrteremből kiszűrődő zenét, s a szórakozó fiatalok jókedvű nevetését.

A többit *Domonkos András*, az intézet igazgatója mondta el:

— Amikor felelősségre vontuk a fiúkat, megbánást mutattak. Úgy éreztem olyan büntetést kell kirónunk, hogy többet se velük, se másokkal hasonló eset ne forduljon elő. Éreztük, hogy cselekedetükkel foltot ejtettek az osztály és az intézet becsületén.

Levelet írattunk velük szüleiknek, melyben beszámoltak a történtekről és civil ruhát kértek, mert a fegyelmi döntésig egyenruhát nem viselhetnek.

Növendék-gyűlésen felolvastattuk a levelet. A négy gyerek kezében remegett a levél, amikor a gyűlés elé léptek. „*Szeretett Édesanyám!...*" kezdte az olvasást az első és szeméből megeredt a könny. Az utolsó sorokat már alig hallható, elcsukló hangon olvasta. A másik felolvastatta a levelet, mert a feltörő sírás miatt, erre képtelen volt.

Az igazsághoz tartozik fejezte be a beszélgetést Domonkos elvtárs —, hogy egy szülő sem tudott civilruhát küldeni, mert a régi ruhákat négy év alatt kinőtték a gyerekek. Ekkor érezték igazán, hogy becsülni kell az intézetet, mely úgy neveli őket, úgy gondoskodik róluk, hogy az életbe lépve, hasznos tagjaivá legyenek társadalmunknak.

Dáni Mihály
Szeged.

CSAK RÖVIDEN...

SZOVJETUNIÓ:

Jelenleg a szovjet vasutakon csaknem öt és félszer annyi villamosenergiát használnak fel, mint amennyit a cári Oroszország villanytelepei 1913-ban termeltek. Az utolsó hét év alatt a vasúti közlekedésnek a villamosenergiára kiadott összege 2,5-szeresére emelkedett. 1958-ban csupán a villamosvontatásra több mint 6,5 milliárd kilowattóra energiát használtak fel, összesen pedig 10,8 milliárdot.

Még nagyobbmérvű változások lesznek a vasúti közlekedés energetikai mérlegében a hétéves terv alatt. 1965-ben a vasutak már 42 milliárd kilowattóra energiát fognak felhasználni. Ez a mennyiség lényegesen több, mint amennyit 1956-ban egész Olaszország termelt. Ilyen nagy mennyiségű villamosenergia előállításához 8,8 millió kilowattos kapacitású erőműtelep szükséges.

SVÁJC:

A svájci szövetségi vasutak a racionalizálás folyamán a teherforgalmat az éjszakai órákra korlátozzák, hogy nappal ne akadályozzák a személyforgalmat.

NÉMET DEM. KÖZTÁRSASÁG:

Az NDK vasutasai tiltakoznak az ellen, hogy a bonni közlekedésügyi minisztérium állami kezelésben levő közlekedési vállalatokat magánkézre akar átjátszani. Mint mondják — adandó alkalommal felelősségre vonják őket a nép vagyonának kiárusításáért.

KOREAI NÉPI DEM. KÖZTÁRSASÁG:

Koreaban elkészült az első hazai gyártmányú villamosmozdony. A mozdonyt Dél-Pungán tartomány egyik üzemének munkásai és mérnökei építették.

INDIA:

India második ötéves tervében előirányzott teljes összegnek 29 százalékát a közlekedés fejlesztésére fordítják. A gördülőanyag behozatalától mindinkább áttérnek a belföldi gyártásra.

HÍREK

Bizony feledékenyek az emberek

A nagyobb pályaudvarokon egy bibliaszerű könyvbe vezetik be a vonatokban felejtett tárgyakat. Kerül itt minden a svájci sapkától a műlyürkés vadászkalapig, kaskától a neszeszerig, réklitől a jersey kardigánig, távcsöves vadászpuska, ilyen és olyan fényképezőgép, biciklipumpa és bekenőkefe. Egyszóval minden!

Egyik nap a kutató (az a dolgozó, aki végigjárja a vonatot beérkezés után) fehér papírcsomagot hozott az érkezési ügyeletre. Nézegetjük, bontogatjuk... Mint az érett barackból a mag, — kifordul belőle egy lila női kalap. Volt azon szalag, madártoll, gyöngyháztű és a fene tudja még mi.

Egy ott időző középkorú asszony le nem vette a szemét a kalapcsodáról. Mi közben jegyezgettünk a nagykönyvbe.

Egyszercsak tárult az ajtó és a hideg téli levegővel együtt termetes asszony viharzott be az irodába. Felső oktávban gurgulázott valami érthetetlen szöveget, — de csak addig, amíg meg nem látta a kicsomagolt kalapját. Elállt a hangja és riadt ábrázatát egyetlen szempillantás alatt csábos mosoly folyta be.

Hálálkodás, átvétel, aláírás, ahogy lenni szokott. De a másik asszony, a középkorú, mintha felkérték volna, korholta a feledékenyt „veszelyőt". „Borzasztó, milyen feledékenyek az emberek. Hogy lehet valaki ilyen feledékeny. Ennyi bajt és izgalmat okozni önmagának és ezeknek a jó vasutasoknak."

Elérzékenyedtünk... A kalapjátvesztett nő jól állja a kemény bírálatot. Összecsomagolta a csodás lila fejdíszt, s már ment is nagy boldogan.

Emez is végzett a mondókával aztán egy-ket „asszé hátrafelé, s ő is elment.

Néhány perc múlva megint tárult a nehéz ajtó. Megint a szél és megint az asszony, de most a korholó toppant be rajta. Melle zihált az izgalomtól. A drappszínű kengyeles retiküljét felejtette ott, azon az asztalon, ahol korabban a lila kalapot lelte meg a gazdája. Egy szót sem szólt, de én annyit igen:

Háááá-jaáaj... — bizony feledékenyek az emberek!

— **16 millió forintos költséggel** tél éve kezdtek meg a losonc-balassagyarmati vonal újjáépítését. A csehszlovák szakaszon már befejeződtek a munkák. A magyar szakasz újjáépítése is befejezéshez közeledik.

— **Minden hónapban teljesítette az élüzem feltételeket** Szombathely állomás 1958-ban. A második félévben 108.5 százalékot értek el.

— **A szocialista országok vasúti tudományos-műszaki együttműködési bizottsága** Moszkvában tartotta tanácskozását decemberben. A tanácskozáson többek között megvitatták és összehangolták a vasúti közlekedésben, a gépkocsi-szállításban és a közúti közlekedésben az 1959-es esztendőre szóló tudományos-műszaki együttműködési terveket, kidolgozták a közös tudományos kutatómunka tematikáját.

— **A Sárbogárdi vasutas kultúrcsoport** nagy sikerrel mutatta be Dario Niccodemi: Tacskó című vígjátékát.

— **Ötszáz lóerős Diesel motorkocsi két mintadarabja elkészült** a Ganz Vagongyárban és elindult próbaútjára. A vasút már az idén húsz ilyen motorkocsit kap. Két motorkocsi összekapcsolásával hat pótkocsit indíthatnak, mely távolsági expresszvonatként közlekedhet. Az új motorkocsi puha, párnás, ülésekkel készül, fénycsövek világítanak az utasfülkékben, s a kocsiba egyenletes, kellemes hőmérsékletet sugárzó automatikus fűtőberendezést szerelnek.

— **Munkásakadémiát szerveznek** a Szombathelyi Járműjavítóban a pártbizottság és a szakszervezet javaslatára. A januárban kezdődő öthónapos tanfolyamra eddig 162 dolgozó jelentkezett.

— **Utasszámlálást rendeznek 1959. márciusában és júliusában 48 nagyobb** nemzetközi vasútvonalon. Az adatok alapján — a szükségletnek megfelelően — gyarapítják vagy csökkentik majd a vonatok és kocsik számát.

— **Óbudán vagy a Filatorigát állomáshoz** közel lakó nyugdíjas vagy özvegy nőt nőbeteg mellé bejárónőnek keresünk. (Takarítani nem kell.) Megbeszélés 9—17 óráig 325—791. 17—21 óráig 162—776-os telefonon.

Mi szükséges a mozgalmas szakszervezeti élethez?

— Akarat, szív és kollektív munka. Ezt az állítást igazolja a *Fegyvernek* állomás példája.

A *Magyar Vasutas* 1958 nyarán hírt adott az itteni szakszervezeti élet pangásáról. A cikk megjelenése után a *területi bizottság* és a *püspökladányi* szakszervezeti bizottság segítségünkre sietett. A szakszervezeti tagok véleménye alapján kiegészült vezetőség nagy lendülettel látott munkához. Régebben a szervezett dolgozók jelentős része csak fizette a szakszervezeti tagdíjat, de kevesen tudták, hogy miért.

Ma már más a helyzet. A szakszervezeti aktívák foglalkoznak a dolgozókkal, segítik őket, törődnek ügyes-bajos dolgaikkal. Például az állomás nyilvántartásában szereplő egyik nyugdíjast — aki igen nehéz körülmények között tengődött — a szakszervezet szociális otthonba segítette.

Fellendült a kulturális élet is. Egy használaton kívüli helyiséget gondos kezek barátságos klubszobává varázsoltak, ahol sakk, asztalitenisz, 100 kötetes könyvtár várja a pihenni és szórakozni vágyókat. Karácsony délutánján mesefilmben gyönyörködhettek a kicsinyek és 75-en kaptak ajándékcsomagot.

Nemcsak szórakozni, hanem tanulni is lehet is otthonunkban. Nagy érdeklődés mellett itt tartjuk a szemináriumokat, politikai előadásokat.

Reméljük, hogy mindez csak a kezdet. A vezetőség új esztendőre szóló sok szép terve a tagság támogatásával bizonyosan megvalósul. Többek között színjátszócsoport létrehozása, televízió beszerzése szerepel a programban, de első helyen a dolgozók jólétét biztosító szállítási munka megjavítása, az élüzem cím elnyerése áll. Ebben is legfontosabb a kocsitovábbítás meggyorsítása. A munka gyorsítása érdekében újítási javaslatot terjesztettünk az igazgatósághoz. Reméljük, hogy a felsőbb szervek támogatásával rövidesen jelentős eredményekről számolhatunk be.

Nagy Elemér
Fegyvernek

A szerkesztőség üzeni

Ezúton mondunk köszönetet mindazoknak, akik az új esztendő alkalmából jó kívánságaikkal szerkesztőségünket felkeresték.

Ortutay Sándor, Jászberény. Nyugdíja — az új nyugdíjtörvény értelmében — házastársi pótlékkal együtt 850 forintra emelkedik. **Berecz György, Hatvan.** A MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segély Egyesülete önálló alapszabály alapján működik, teljesen függetlenül a vasutas szakszervezettől. Segélyezési ügyével nem foglalkozhatunk. **Spányik László, Alpár.** Ha most 91 százalékos rokkantság mellett nyugdíjba menne, az új törvény értelmében havi 808 forint nyugdíjban részesülne. **Grof Béla, Vésztő.** A szegedi igazgatóság intézkedett, hogy a Szeged-rókusi osztószertár vételezzen ön részére megfelelő méretű ruhát. **Gellért József, Mezőtúr.** Járadékát az új nyugdíjtörvény nem érinti, az változatlanul 100 forint marad.

Kismihók Róbert, Celldömölk; Jászai Nagy József, Kisterenye, Both Zoltán, Budapest; Várnai László, Pécs; Tótka Károly, Szeged; Boronkay Ákos, Gödöllő; Dáni Mihály, Szeged; Farkas Ferenc, Sztálinváros; Dancs József, Tapolca; Haraszin Károly, Bánréve; Kovács István, Szob; Nagy Elemér, Fegyvernek; Surman Imre, Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Dávid Géza, Megyehíd; Kiss II. István, Budapest. Panaszukat megvizsgáljuk.

Sport

Élvonalbeli labdarúgó-csapataink őszi mérlege

Hosszú idő után az 1958—59. évi bajnokságban ismét három NB I-es vasutas labdarúgó-csapat küzd a bajnoki pontokért. Közülük az elmúlt években a kiesés ellen küzdő Szombathelyi Haladás szerepelt legeredményesebben. A szombathelyiek valamennyi vidéki csapatot megelőzve 15 ponttal az ötödik helyen végeztek.

A vártnál eredményesebben zárta az első félévet az újonc BVSC is, bár a bajnoki rajt idején a szakemberek nem nagy jövőt jósoltak a fiatal csatársorral rendelkező csapatnak. A jóslat nem vált be. A csapat 12 pontot gyűjtött és a tizedik helyen kötött ki.

A Miskolci VSC-nek már kevesbé sikerült az őszi pontszerzés. 7 ponttal a táblázat tizenharmadik helyén állnak.

Az NB II-ben öt vasutascsapat játszik. Az őszi idényben valamennyi váltakozó sikerrel szerepelt. Még a bajnokságra törő Debreceni VSC formája is ingadozó volt. Feltűnően gyengén szerepelt a Ceglédi VSE, a Szolnoki MÁV és a Pécsi VSK. Pedig ezek a csapatok az elmúlt évben csoportjukban a tálbázat elején foglaltak helyet. Ugyanakkor örvendetes javulás tapasztalható a Szegedi VSE játékában. Az öt csapat helyzete így fest a keleti és nyugati csoport táblázatán.

Keleti csoport: 3. Debreceni VSC. 6. Szegedi VSE 13. Szolnoki MÁV. 16. Ceglédi VSE.

Nyugati csoport: 12. Pécsi VSK.

Mégegyszer a sportegyesületi vezetőségválasztásról

A Magyar Vasutas december 16-i számában már írtunk a sportegyesületi vezetőségválasztásról. A választások küszöbén még akadnak problémák, félreértések.

Az ellenforradalom óta eltelt két év alatt vasutas sportegyesületeink a minőségi sportot illetően szép eredményeket értek el. Egyes helyeken a tömegsporttal is behatóan foglalkoznak. A soronkövetkező választásokon éppen ezért fokozott gondot kell fordítani arra, hogy olyanok kerüljenek az új vezetőségbe, akik az elért eredmények megszilárdítása mellett további sikerek felé képesek vezetni az egyesületet, akik dolgoznak az egyesületért, s akikre bátran lehet támaszkodni a sportoló ifjúság nevelésében.

Az utóbbi napokban egy-két bizonytalanság felütötte fejét, elsősorban vidéken. Ilyen többek között, hogy a közgyűlésen nyíltan, vagy titkosan történjék-e a szavazás. Hallottunk olyan híreket is, hogy a szakosztályvezetőségek az elnökségek újjáválasztása előtt is megválaszthatók stb. Ezzel és a hasonló mende-mondákkal kapcsolatban csak annyit, hogy mind a választások előkészítésében, mind azok lebonyolításában a szakszervezet sportosztálya által elkészített az elnökség részéről jóváhagyott útmutató szerint járjanak el.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41
Telefon:
424—184, üzemi 24—41, 38—00
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsar Mihály

Kis csapatokról röviden

A napokban kezünkbe került a Magyar Kosárlabda Szövetség hivatalos lapjának 1958. évi utolsó száma. A lapot forgatva ráakadtunk az 1957/58. évi kosárlabda bajnokságok végeredményére. A lap az NB. I. és NB II-es csapatok kivételével valamennyi bajnoki osztályban szereplő csapatról közölt táblázatot. Ennek alapján statisztikát készítettünk, hogy megtudjuk hány vasutas csapat szerepelt a kosárlabda bajnokságban.

A megyei bajnokságban 16 férfi és 15 női vasutas csapat szerepelt. Közülük a Szolnoki MÁV, a Komáromi MÁV Textiles és a Nagykanizsai VTE férfi, valamint a Kisújszállási MÁV TE, a Szombathelyi Haladás és a Kiskunfélegyházi RVSC női csapata megyei bajnokságot nyert.

Budapesten a BVSC-nek az NB I-es férfi- és női csapaton túl hat csapata szerepelt a különböző bajnokságokban. A négy férfi csapat közül a serdülők és a Bp. II/a. csoportban szereplő csapat bajnokságot nyert, az ifjúságiak és a Bp. I b. csoportban szereplő csapat pedig a második helyen végzett. Nőknél az ifjúsági csapat negyedik, a serdülők pedig az ötödik helyen végeztek.

Sporthírek

Új edző Szombathelyen. Kiss Gábor, a Szombathelyi Haladás edzője megvált a labdarúgó csapattól. Helyette Szabó Imre a csapat egykori válogatott játékosa vette át az edzői teendőket.

Az idén ünnepli húszéves edzői jubileumát Laky Károly, a BVSC vízilabda csapatának edzője. A népszerű edző a két évtized alatt sok tehetséges fiatal vízilabdázót nevelt. A BVSC-nél különösen az utóbbi években ért el szép eredményeket az utánpótlás nevelésében. A jubileum alkalmából további sikereket kívánunk Laky Károlynak.

Sítúra a Mátrában. A Záhonyi VSC természetjáró szakosztálya a téli hónapokban sem tétlenkedik. Január 17-én 18-án és 19-én sítúrát rendeznek a Mátrában. Későbbi terveik közt a gyalogtúrák mellett kerékpáros túra is szerepel.

KÁKÁN CSOMÓT

— Kíváncsi vagyok, most milyen kifogást találnak a vasutasok a vonatkésésre.

SPORTVONAT

— Lemaradt valaki?!
— Dehogy! A fiúk megszokták az ebéd előtti edzést.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM — Ára 40 fillér — 1959. FEBRUÁR 1.

Az 1959. évi feladatokról tanácskoztak a vasúti főosztály kommunistái

Aktiválásra gyültek össze a vasúti főosztály kommunistái január 22-én, hogy megbeszéljék az éves feladatokat. A megjelenteket Németh József miniszterhelyettes elvtárs tájékoztatta a tennivalókról.

Szárnyaljuk túl az 1958. évi eredményeket

Bevezetőben *Németh* elvtárs az elmúlt esztendő munkáját értékelte. 1958-ban 75 millió tonna árut szállítottunk. 9,1 százalékkal többet, mint 1957-ben. A kocsifordulót az 1957. évi 4,17 napról sikerült 3,9 napra leszorítani. A kocsiterhelést az 1957. évi 14,7 tonnáról 1958-ban 15 tonnára növeltük. Tizenhat százalékkal több utast szállítottunk és emellett javult a személy- és tehervonatok menetrendszerűsége.

Az őszi forgalom alatt sem szüneteltek a pályafenntartási munkák. Ennek ellenére sem kellett árufuvarozási korlátozást bevezetni, sőt, kényszerkirakodásokat sem végeztünk.

Nagyobb lemaradás csak a beruházási és felújítási munkáknál volt. Költségeinket sem sikerült a kívánt mértékben csökkenteni.

Idei feladataink nagyobbak a tavalyinál. Hetvenkilencmillió tonna árut kell elszállítanunk, vagyis 5,6 százalékkal többet, mint az elmúlt évben. A beruházás és felújítás vonalán is nagyobbak a tennivalók, hiszen a tavalyi lemaradást is pótolnunk kell. Megkönnyíti viszont a munkát, hogy a legtöbb terv elkészült és az építési engedélyek is megérkeztek.

Megvan-e az előfeltétele a többletmunka elvégzésének? Több áru elszállításához több mozdony és kocsi kell. A 424-es sorozatú, nagy teljesítményű mozdonyok száma nem fog növekedni. A tavalyról elmaradt 375. sorozatú gépekből még kapunk 15 darabot és ezzel véglegesen befejeződik a gőzmozdonygyártás.

Áttérünk a villamos és dieselvontatásra

Villamos vontató járművet ebben az évben még nem kapunk. *Diesel-járműből 60 jut a vasútnak, ebből 40 db. 400 lóerős és 20 db. 600 lóerős.* Tervünkben jelentős számmal szerepel a teherkocsi-beszerzés, de a terv realizálása elé akadályok gördültek. Külkereskedelmi szerveink nem tudják a kívánt mennyiséget beszerezni. *Ez idáig 1600 teherkocsi szállítása látszik biztosítottnak.*

Jelentős műszaki fejlesztésre a vonójármű- és kocsipark területén az idén nem számíthatunk. Ezt az úrt jobb munkaszervezéssel kell pótolnunk. 1958 is bebizonyította, hogy ha a dolgozókkal megbeszéljük a tennivalókat, segítségüket kérjük, akkor le tudjuk gyűrni a nehézségeket. Pártnapokon, termelési tanácskozásokon beszéltünk a menetrendszerűségről és meghallgatva a dolgozók tanácsait, sikereket értünk el. Most is ezt kell tennünk a kocsik jobb kihasználása érdekében.

Használjuk ki jobban a kocsikat

Az elmúlt esztendőben előfordult, hogy *Záhonyban* magas oldallalú kocsikba rakták a vasércet és az alacsony oldalfalúba a deszkát, holott fordítva gazdaságosabb lett volna. Sok a probléma a kőbányáknál. A bánya megadja tonnában a szállításra váró árumennyiséget, a vasút biztosítja a kocsit, de azt már nem tudja, hogy a szállítás milyen vonalon fog történni.

Előfordult, hogy húsztonnás kocsik 12 tonna terheléssel mellékvonalon szaladtak, míg a fővonalon kisebb raksúlyú kocsik közlekedtek.

Gyorsítani kell a kocsifordulót, még akkor is, ha nagyobb költséggel jár. Nagyobb súlyú vonatok közlekedtetésével csökkenteni tudnánk a vonatok számát, ami a vonóerőnél eredményezne megtakarítást. Ezt a módszert elsősorban a *Budapest—Miskolc* és a *Záhony — Nyíregyháza — Debrecen* vonalon lehetne alkalmazni.

Fontos a tehervonatok menetrendszerűségének növelése. Az elmúlt évben a vonatok ötven százaléka közlekedett rendesen; ezt a számot 35—40 százalékkal szükséges növelni, a személyvonatok menetrendszerűsége mellett.

Gazdaságosabb üzemvitelt

A főkönyvelőség mutat ki eredményjavulást, de még mindig vannak felesleges kiadások. Helyenként megtalálható a kapun belüli munkanélküliség, ugyanakkor máshol túlterheltek az emberek. Indokolatlanul magas a beteglétszám. Súlyos kiadásokat jelent a meggondolatlan építkezés.

Befejezésül a kommunisták példamutatását kérte a miniszterhelyettes elvtárs.

Gyócsi Jenő elvtárs azokról az intézkedésekről szólt, amelyeket a kereskedelmi szakosztály tett a jobb kocsikihasználás érdekében. Megemlítette, hogy a darabáru-forgalmat fokozatosan átterelik a közutakra. Az elmúlt évben 80 tehergépkocsit helyeztek üzembe és ezzel mintegy 300—320 fedett teherkocsit takarítottak meg.

Tölgyes Lajos elvtárs hozzászólásában a 2000 tonnás mozgalom jelentőségéről beszélt. A súlyos kocsihelyzetről szólva a múlt bűnét hangsúlyozta. A MÁV 1916-tól 1942-ig egyetlen kocsit sem vásárolt. A háború alatt mintegy 2200 db. IZK-kocsit és 2000 db. légénységi kocsit építettek. Ezután bekövetkezett a háborús pusztulás.

1952-ben 8000 kocsit szereztünk be. Négy esztendő alatt háromszor annyi kocsival gyarapodtunk, mint az elmúlt rendszerben egészen a felszabadulásig.

A 7. szakosztály vezetője megemlítette, hogy a vontatójárműveken kívül 50 db. öttengelyes motorkocsival szaporodik a MÁV gépjárműparkja.

Lindner József elvtárs többek között a tranzitforgalom fontosságáról beszélt. Ha tartani akarjuk a jelenlegi forgalmat, akkor fel kell vennünk a versenyt a külföldi — elsősorban az osztrák vasúttal. Ezért javasolta, hogy a gyorsabb szállítás érdekében az 1965-re tervezett *Lökösháza—Somoskőújfalu* és az *Újszász—Hatvan* közötti pályafenntartási munkálatokat hozzák előbbre.

Lékai Elek elvtárs, a budapesti csomóponti pártbizottság titkára beszélt a helyes munkastílus kialakításáról. Elsősorban azt hangsúlyozta, hogy a vezetők az eddigieknél jobban támaszkodjanak a dolgozókra. Hallgassák meg a véleményüket, tartsanak szoros kapcsolatot a szolgálati helyek kommunistáival, segítsék a pártszervezetek munkáját is.

A továbbiakban a vasutasok versenykedvéről szólt. Helyeselte, hogy nincs kirakatpolitika, de az már nem jó, hogy agyonhallgatjuk az eredményeket. Minden feltétel adva van a szocialista munkastílus továbbfejlesztéséhez.

Szabó Antal elvtárs a szakszervezet főtitkára arról a kedvező légkörről beszélt, amely a Magyar Szocialista Munkáspárt politikája nyomán kialakult. Ennek hatása volt érezhető a vasút teljesítményeinél is.

Ezután egy néhány hiányosságra hívta fel a figyelmet. A *győri* állomás nagyon szép építkezés — mondotta. De amikor munkavédelmi szempontból felülvizsgálták, öt és féloldalas hiányjegyzőkönyvet vettek fel. Vannak dolgozók, akik hideg helyiségben végzik munkájukat, mert nincs fűtés. A továbbiakban a vasutasok nagyfokú leterheltségéről szólt.

A kocsik védelméről megemlítette, hogy a kocsiknak nincs gazdájuk. A mozdonyvezető féltve őrzi gépét, a kocsiknál viszont senki sem kíváncsi, ha összetörik, ha kíméletlenül tolatnak. Javasolta ennek a problémának felülvizsgálatát és megoldását.

A hozzászólásokra *Németh* elvtárs válaszolt.

A BOLDOGSÁG PROGRAMJA

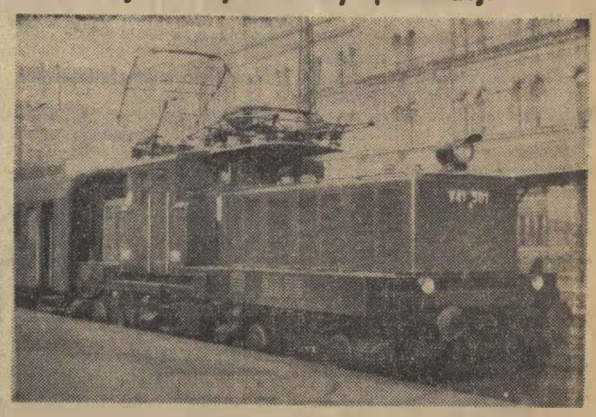
Az egész világ Moszkvára tekint, ahol január 27-én a Kreml üléstermében megkezdte tanácskozását a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXI. Kongresszusa. A kommunizmus építésének vezetői, a SZKP Központi Bizottsága első titkárának, N. Sz. Hruscsovnak beszámolója alapján megtárgyalják a kommunizmus építésének, a gazdaság és kultúra újabb felemelkedésének, a népjólét növelésének nagyszerű programját.

A kongresszusra 70 ország kommunista- és munkáspártja küldte el küldöttét. Köztük foglal helyet a magyar nép, a magyar kommunisták küldöttsége, Kádár János elvtárs vezetésével.

A magyar vasutasok — akik oly sokat köszönhetnek szovjet testvéreiknek —, figyelemmel kísérik a nagyjelentőségű tanácskozást, amely az egész emberi haladás, a béke megőrzése szempontjából is rendkívül fontos. A szovjet hétéves népgazdasági terv számai, a mi nagyszerű jövőnket is mutatják. A kommunizmus évtizedekig a népek boldogságának csak reménysége volt. Ma a reménység megvalósulása egész közel van. Igazuk van a magyar vasutasoknak, amikor úgy gondolják, hogy nekik is cselekvően ki kell venniük részüket a boldogság programjából. A vasútüzem minden területén kommunisták és hazájukat, népüket szerető pártonkívüliek közösen határozták el, hogy az idősebb testvér példája nyomán, jobban, gazdaságosabban dolgoznak, mert ők is erejükhöz és tehetségükhöz mérten részt kívánnak venni a szocializmus és a kapitalizmus között folyó versenyben, mely most a döntő szakaszához érkezett.

A magyar vasutasság egységes akaratát fejezzük ki, amikor leírjuk: szívünk egész melegével köszöntjük az emberi haladás zászlóvivőjét, a Szovjetunió Kommunista Pártját. Sok sikert kívánunk a kongresszus munkájához és erőt, egészséget a szovjet népnek, a nagyszerű program végrehajtásához.

Sikerrel járt a Ward—Leonard típusú új villanymozdony próbaútja



Az új Ward—Leonard típusú villanymozdony. (Németh Gyula felv.)

Január 23-án *Budapest és Hatvan között* került sor a Klement Gottwald Villamossági Gyár és a MÁVAG első felsővezetékes *Ward—Leonard-típusú* villanymozdonyának utolsó, úgynevezett vontatási próbájára. A próba sikeres volt. A 69 tonnás, 1300 lóerős villanymozdony az 1060 tonnás szerelvénnyel emelkedőkön is könnyedén nyelte a kilométereket.

Az új villanymozdonyt, amelynek 80 kilométer a maximális sebessége, most gyártották először hazánkban. A gép motorjait a Kandó-mozdonyokkal szemben egyenáram működteti. A hálózattól kapott 16 ezer volt feszültségű ipari váltóáramot a mozdonyba beépített transzformátorok 1000 voltra redukálják, majd a Ward—Leonard-gépcsoport egyenárammá alakítja át. Az ilyen típusú mozdonyok gyártása műszakilag egyszerűbb és gazdaságosabb, mint az előző típusoké. Az új villanymozdonyt, melyet elsősorban tehervonatok vontatására használnak, egy hónapon belül másik követi.

Ezzel a két új mozdonnyal lényegében megkezdődik a magyar vasút jövendő mozdonytípusának a kialakítása. Ezeket a mozdonyokat a szakemberek ugyanis csak átmenetnek, a villamosítási program első lépésének tekintik. A jövő villanymozdony-típusa olyan lesz, amelyen az egyenáramot a nagy helyet elfoglaló gépcsoportok helyett egyenirányítók szolgáltatják. A *Szovjetunióban* és *Franciaországban* már futnak ilyen villanymozdonyok.

Az új nyugdíjtörvény egyes pontjainak részletes ismertetése

Öregségi nyugdíj

Az öregségi nyugdíj lehet teljes és résznyugdíj. Teljes nyugdíjra jogosult a 60. életévét betöltött férfi, illetve az 55. életévét betöltött nő, ha 1959-ben 14 év, 1960-ban 15 év (és így tovább 1970-ig 25 év) szolgálati idővel rendelkezik. *Teljes nyugdíjra jogosult az 55. évét betöltött férfi, illetőleg 50. évét betöltött nő, aki a MÁV-nál kocsirendező, vonatkísérő, vagy mozdonykísérő szolgálatban férfi 25 évet, nő legalább 20 évet dolgozott.* Öregségi résznyugdíjra jogosult az, aki az öregségi korhatárt már betöltötte (férfi 60, nő 55 év) és legalább 10 évi szolgálati ideje van.

A nyugdíj összege

Az öregségi teljes és résznyugdíj, két részből áll: törzsnyugdíjból és nyugdíjkiegészítésből.

Az öregségi nyugdíj összegét 1959-ben a megelőző 24 hónap, 1960-ban 36 hónap, 1961-ben 48 hónap, 1962-ben pedig 60 hónap alatt elért munkabér havi átlaga alapján kell megállapítani. Ha ez idő alatt a dolgozó nem teljes idő alatt kapott bért, de legalább fele időben munkabérben részesült, úgy ezen rövidebb idő alatt kiérdemelt bérátlaga lesz a nyugdíj alapja. Ha a fent leírt időnek megfelelő munkabérre nincs adat, akkor a munkásoknál és havidíjas dolgozóknál a személyi besorolás szerinti munkabért, ahol személyi besorolás nincs, a rendszeresen végzett munka alapbérét kell alapul venni. *A nyugdíj összegének megállapításánál az öregségi nyugdíjra jogosító, vagy ennél öt évvel alacsonyabb életkor betöltésének időpontját megelőző (és az előbbiekben ismertetett) időtartamra kapott munkabér átlagát kell az igénylő kérelmére alapul venni, ha ez rá nézve kedvező.* Az öregségi teljes nyugdíj összege a munkabérátlag 50 százaléka. A résznyugdíj a munkabérnek annyiszor 2 százalékkal kisebb összege az 50 százaléknál, ahány év hiányzik a teljes nyugdíjhoz. Például 1959-ben 14 év szükséges az öregségi teljes nyugdíjához, de a dolgozó csak 13 évvel rendelkezik, 50 százalék helyett 48 százalék lesz a részöregségi törzsnyugdíj összege.

Az öregségi teljes vagy résznyugdíj legkisebb összege havi 500 forint, ha azonban a szolgálati idő 10 évnél több, annyiszor 5 Ft-tal emelkedik ez az összeg, mint ahány évvel a szolgálati idő több 10 évnél. Az öregségi teljes vagy résznyugdíj összege a nyugdíj megállapításánál alapul vett munkabérnél több nem lehet és havi 3500 forintot nem haladhat meg. Az öregségi teljes vagy résznyugdíj legkisebb összegére vonatkozó rendelkezések alkalmazásánál a nyugdíjast megillető családi pótlék és házastársi pótlék figyelembe nem vehető. Tehát az a legkisebb összegen felül illeti meg az ellátottat.

Az 1959. január 1-ét követően megállapított öregségi teljes vagy résznyugdíj szünetel, ha a nyugdíjas munkaviszonyba lép és a munkabérének havi összege az 500 Ft-ot meghaladja.

A Távközlő és Biztosítóberendezési Főnökség (Nyugati pu.) két fiatal dolgozója, Braun Éva és Sári Mária a Kelenföldi állomás I-es központ integra biztosító berendezés mágnesállványának szerelését végzi. (Kovács Géza felv.)

Ünnepi műszak az SZKP XXI. kongresszusa tiszteletére

A ferencvárosi pályaudvar kommunistái elhatározták, hogy *a Szovjetunió Kommunista Pártja XXI. (rendkívüli) kongresszusa tiszteletére ünnepi műszakot kezdeményeznek.* Január 27-én a Nyugati rendező átmenesztő irodájában néhány perces röpgyűlésre gyűltek össze az „A"-műszak dolgozói. *Kádár Miklós*, a ferencváros gócpont PB-titkára beszélt a kongresszus jelentőségéről.

A jelenlevők elhatározták: követik a kommunistákat és a kongresszus ideje alatt, január 27-től február 1-ig ünnepi műszakot tartanak. Vállalták, hogy az év elején — a kedvezőtlen időjárás miatt — keletkezett lemaradást pótolják, növelik a tehervonatok átlagos terhelését. *Január 30-án KISZ-brigádokkal, túlsúlyos békevonatot indítanak Sztálinvárosba és Szolnokra.*

A fűtőháznál indulásra váró mozdonyok előtt mozdonyvezetők, szerelők, lakatosok és kovácsok tartottak röpgyűlést. Elhatározták: csatlakoznak az állomás dolgozói kezdeményezéséhez. A két mozdonyjavító-brigád vállalta, hogy terven felül elvégzi egy-egy mozdonyon az időszakos javítást. Ez több mint *tízezer forintos* megtakarítást jelent. A javítóműhely annak ellenére, hogy szakmunkáshiánnyal küzd, *7000 forintos megtakarítást vállalt.* A mozdonyszemélyzet igéretet tett, hogy 10 százalékos szénmegtakarítást ér el, és menetrendszerint továbbítja az állomáson összeállított túlsúlyos vonatokat.

A vasutas nők egészségügyi problémáiról tárgyalt az elnökség

Szakszervezetünk elnöksége január 12-i ülésén megvitatta a vasúton dolgozó nők egészségvédelmével kapcsolatos problémákat és határozatot hozott a nők fokozott védelmének érdekében.

A társadalombiztosítási osztály jelentéséből, valamint a vitából kitünt, hogy évente sok ezer munkanap esik ki nőgyógyászati megbetegedés miatt. A viszonylag magas szám — amely egyaránt káros a dolgozóra is, a vasútra is — csökkenthető, ha emeljük a nők egészségügyi kultúráját, ha a Munka Törvénykönyve növédelemre vonatkozó rendelkezéseinek érvényt szerzünk.

Fokozzuk az egészségügyi felvilágosítást

A nők száma a vasútnál nem túl magas, az összlétszámnak alig több mint tíz százaléka, mégis szükséges velük külön foglalkozni, mert sajátos problémáikhoz nem kapják meg a megfelelő segítséget. *Ezen kívánt segíteni a szakszervezeti központ, amikor az elmúlt esztendőben a területi nőbizottságokkal karöltve, egészségügyi előadásokkal egybekötött tanácskozásokat szervezett.*

A negyven előadást mintegy kétezren hallgatták meg. Az előadást követő kérdések száma igazolta, hogy a nők nagy érdeklődést tanúsítanak a téma iránt. De az is kiderült — különösen vidéken — hogy a nők döntő többsége mennyire tájékozatlan a női egészségügyi problémákról. Az orvosok felvilágosító munkája nagy segítséget nyújtott a helytelen álszemérem feloldásához. Ma már egyre többen fordulnak problémáikkal szakorvoshoz.

Meglehetősen magas a terhességmegszakítás miatt kiesett munkanapok száma, mert nem folyik kellő felvilágosítás a fogamzásgátlásról. Nem magyarázzák kellően, a terhességmegszakítás káros következményeit. Nemcsak arról van szó, hogy a munkanap-kiesést megérzi népgazdaságunk, hanem elsősorban arról, hogy minden művi beavatkozás veszélyeket rejt, gyakran jár utókövetkezményekkel.

Az elnökség úgy döntött, hogy az elkövetkezendő időben minden csomóponton egészségügyi előadásokat kell tartani.

Gyakoriak a daganatos megbetegedések is. Ezeknek egy részét, míg különösebb zavart nem okoznak — nem lehet felfedezni, mert a panasznmentesség miatt a beteg nem fordul orvoshoz. A szűrővizsgálatok meghonosodása sokat segített ugyan, de mivel nem kötelezők, sokan nem veszik igénybe. *Az elnökség úgy határozott, hogy a társadalombiztosítási osztály a szakvonal bevonásával dolgozzon ki rendelettervezetet az évente megismétlendő rákszűrő-vizsgálatokra vonatkozólag.*

Megfelelő munkafeltételeket

Egyre kevesebb a női munkaerők foglalkoztatásával kapcsolatos törvénysértések száma. Helyenként mégis előfordul, hogy nőket olyan munkahelyen foglalkoztatnak, ahol a megengedettnél nagyobb terhet kell emelniük. Sok helyen nincs megfelelően biztosítva a nők tisztálkodási lehetősége. A megfelelő higiénia hiánya pedig melegágya a gyulladásos megbetegedéseknek.

Sokszor a vigyázatlan szolgálatellátás veszélyezteti a dolgozók egészségét. A Nyugati Kocsiszolgálatnál a külső ablakok mosását végző nőket senki sem figyelmezteti arra, hogy a szerelvényre mikor jár rá a mozdony. Több esetben előfordult, hogy az erős lökéstől a létráról leestek. Felmerült az a probléma is, hogy egyes munkakörökben a nőket szoknya helyett nadrággal kellene ellátni, hogy óva legyenek a megfázástól.

Az elnökség utasította a munkavédelmi osztályt, mérje fel, milyen munkakörökben foglalkoztatnak nőket a vasúton és szerezzen érvényt a törvényben előírt szociális normáknak, biztosíttassa az egészségügyi és higiéniai feltételeket.

Árvíz a vonaton

Január 18-án a 407-es sz. vonattal utaztunk Budapestre. *Vámosgyörkön a 3307. sz. 1. osztályú kocsiba szálltunk.* Legnagyobb meglepetésünkre a folyosón annyi víz volt, hogy csónakkal lehetett volna közlekedni. A fülkéből a takarítónő nagy buzgalommal söpörte a vizet a folyosóra, majd onnan a szabadba. Következmény: *olyan jégpáncél keletkezett, hogy ajánlatos lett volna korcsolyát használni.*

Kérdésünkre a kalauz elmondotta, hogy a víz a melegítőtestből folyik. Már többször jelentette, de jelentését figyelembe sem veszik. A takarítónő állítása szerint már egy hónapja tart ez az áldatlan állapot.

Nincs okom kételkedni a felvilágosítás igazában. Egy bizonyos, nem tesz jó szolgálatot a vasút hírnevének az, aki ilyen kocsikat enged futni.

Szentgáli István
Gyöngyös

Még egyszer a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség könyvtáráról

Legutóbbi lapunkban cikk jelent meg a könyvtárak jelentőségéről, a könyvtármunka fontosságáról. A cikk írója helyesen hívja fel a figyelmet egy sor olyan körülményre, amelyek gátolják ezt a nagy fontosságú tennivalót.

Megállapításait több példával igazolja. Sajnálatos, hogy egy sor helytálló példa mellé olyan is került, ami nem teljesen felel meg a valóságnak, s amelyre a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói hívták fel a figyelmünket.

Igaz, hogy a cikk íróját kintjártakor szomorú kép fogadta. Éppen folyt az építkezés és nem tölthette el nagy örömmel, hogy a feltett könyveket a falbontásból eredő por és törmelék takarta. De azóta a könyvek megtisztítva sorakoznak a polcokon, amelyeket függöny véd a portól. Tálalónak elvettek ugyan egy kis olvasószobát, de a megnagyobbodott éttermet nyugodtan lehet olvasónak használni.

Előrebocsátva azt, hogy bár mindenütt olyan megbecsülésben részesülne a könyvtár, mint a Keleti Műszaknál, helytelen volt az is, hogy a szolgálati vezetés a könyvtárért aggódó szakszervezeti bizottságnak és a felsőbb szerveknek más könyvtárhelyiséget ígért.

*

Szívesen tettünk eleget az üzem dolgozói kérésének és a helyszínen győződtünk meg a valóságról. De ezt akkor is megtettük volna, ha nem gyűjtenek több száz aláírást.

Új típusú kínai mozdony

A *Szinhua* hírügynökség közli, hogy a *dalyniji* mozdony- és vagongyárban új típusú mozdonyt készítettek. Jelölése: *„Khunci 150"*. Az új gőzmozdony gyártásánál 28,3 százalékkal kevesebb fémet használtak fel és 30 százalékkal rövidebb időt fordítottak, mint a *„Khepin 151"* jelzésű mozdonyra, melynek vontató erejét és sebességét is felülmúlták 7. illetve 12 százalékkal. 1959-ben megkezdik az új típusú mozdony sorozatgyártását.

Hozzászólás a törvényesség kérdéséhez

A Magyar Vasutas egyik számában *A törvényesség kérdéséről* címmel cikk jelent meg, amelyben bírálat erte a pusztaszabolcsi fűtőházat. Ezzel kapcsolatban szeretnék néhány megjegyzést tenni. Annál is inkább, mivel olyan hibákat is fejünkre olvasnak, amelyek nálunk nem fordulnak elő.

Kétségtelen, szabadságom idején egy ízben megtörtént, hogy helyettesem a szakmai oktatást 10 perc alatt elintézte, de a balesetvédelmi oktatást pontosan megtartották. Fűtőházunknál az sem fordult még elő, hogy olyan újfelvételes dolgozót állítottunk munkába, aki előzőleg nem részesült oktatásban. *(Ezt a cikk írója sem Pusztaszabolcsra értette, hanem általánosságban. A szerk.)*

Erről ennyit. Ami pedig a törvényességet illeti, ahhoz is lenne néhány észrevételem. A szakszervezeti központi vezetőség ne csak az aktívák feladatává tegye a munkajogi és munkavédelmi kérdésekben az ellenőrzést, hanem hasson oda, hogy a Munka Törvénykönyvében szerepeljenek olyan fegyelmi és rendbírsági paragrafusok is, amelyek pontosan előírják, hogy milyen fegyelmi vétségért, milyen büntetés jár.

Ellenőrző közegeink gyakran hangoztatják: meg kell büntetni a fegyelmezetleneket. De arra már nem kapunk választ, hogyan, milyen eszközökkel.

A részkártérítéseknél sincs minden rendben. Ha egy dolgozó például több kenőolajat használ az előírtnál, mennyi kártérítést fizessen? A felsőbb szervek hamar odamondják, amennyiben a szolgálati főnök nem a rendelet szerint jár el, ő sem kerüli el a büntetést. Pedig, aki az anyaggal bánik, tudja, hogy túlfogyasztás nem mindig gondatlanságnak a következménye.

Angyal Lajos
oktatotiszt, Pusztaszabolcs fth.

PÉCSI KÉPEK

Gaál Jenő intéző, külső forgalmi szolgálattevő, a vonatok gazdaságos terhelésének ore, Nagy Lajos naplózóval egyezteti a vonatok terhelését.

A gyermekváróterem, ahol anyai szívvel veszik körül a vonat indulására várakozó gyermekeket.

Folyik a fűtőház fiókmuhelyének bővítése 4,5 millió forintos költséggel. Az építkezést előreláthatólag az év végére befejezik.
(Kovacs Géza felv.)

NEMZETKÖZI élet

A szovjet vasutak hétéves tervéből

A kommunizmust építő hétéves tervben minden eddiginél nagyobb feladatok várnak a szovjet vasutakra, a szovjet vasutasokra. Ennek megfelelően kutatják, keresik azokat a módszereket, amelyekkel a leggazdaságosabban tudják megoldani szállítási feladatukat. Egyik ilyen célkitűzés a *vasúti kocsik átlagos terhelésének az emelése.*

Előzetes számítások szerint 1965-ben csupán a statikai terhelés növelése alapján 75 millió tonnával többet tudnak majd elszállítani, s ezzel évente mintegy 50 ezer vasúti kocsit szabaddá tenni. *A módszer alkalmazásával hét év alatt egymilliárd rubel üzemi költséget fognak megtakarítani.* Hogyan érhető el ez a megtakarítás?

Elsősorban nagy befogadóképességű teherkocsik építésével. A jövőben a szovjet teherkocsiparkot hattengelyes, teljesen fémből készült, 95—100 tonna teherbírású, 107 köbméter befogadóképes égő kocsikkal gazdagítják.

Ezekben a teherszállítás 15—20 százalékkal kevesebbe kerül, mint a négytengelyes vagonoknál. A kőolajtermékek számára az eddiginél 10 köbméterrel nagyobb befogadóképességű kocsikat gyártanak. Az új, négytengelyes, fedett kocsik köbtartalma is 31 köbméterrel emelkedik.

TILTAKOZUNK!

Súlyos terror nehezedik közel két hónap óta az argentín vasutasokra. *Szovetségük 1958. november 28-án sztrájkhatározatot hozott, mert az államositott vasutak igazgatósága megtagadta a munkabérek 1958. október 25-én elrendelt ujjarendezését. A határozatot csaknem 250 000 vasutas támogatja.*

A kormány válaszul fegyveres erőkkel elfoglaltatta a szakszervezeti helyiségeket és megtiltotta a munkásszervezetek működését. *Hét* külön katonai törvényszéket állítottak fel. A haditanácsok a dolgozók tucatjai fölött ítélkeztek már. Buenos Airesban Francisco Matroniano Bartleyt *egyévi* börtönre ítélték, mert „megtagadta a munkát és szakszervezeti jellegű határozatokat terjesztett".

Az egész haladó világ elítéli az argentin kormány terrorakcióit. A magyar vasutasok is követelik, hogy az argentín kormány bocsássa szabadon a letartóztatottakat, szüntesse be az üldöztetéseket, és a szakszervezeti helyiségeket adja vissza a dolgozóknak.

A Közlekedési, Kikötői és Halászipari Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége szolidaritásról biztositotta az argentín vasutasokat és tiltakozott az argentín kormánynál.

Kiosztották a bécsi nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállítás és a nürnbergi fotokiállítás díjait

1958 őszén *Bécsben* rendezték meg a nemzetközi vasutas képzőművészeti kiállítást. A kiállításon a magyar vasutas képzőművészek 92 műalkotással szerepeltek. Képzőművészeink sikerét mutatja, hogy valamennyi kiküldött műalkotásukat kiállították, s a részvevő országok képzőművészei közül a magyar vasutasok kapták a legtöbb elismerést: számszerint *két díjat és öt elismerő oklevelet.*

A díjak kiosztására január 24-én került sor a szakszervezet központjában. *A festészetben* III. díjat és 500 schillinget nyert *Czikora László* (Utasellátó); *a szobrászat, dombormű és kerámia* III. díját és 300 schillinget nyert *Szőcs József* (Budapest.) Oklevelet kapott: *Nagy Lajos* (Miskolc), *Kerényi István* (Budapest), *Dobó Sándor* (Miskolc) és *Orosz Károly* (Budapest). *Ficzere László* (Miskolc) a Bécsi Művészeti Népfőiskola elnökének dicsérő oklevelét kapta.

Ugyancsak ezen a napon került átadásra a *nürnbergi* fotokiállítás magyar nyertese díjának átadása is. Ezen a kiállításon *Zalányi János* (Vasúttervező ÜV.) Rila-kolostor-részlet című színes képével I. díjat nyert.

Gratulálunk a kitüntetetteknek és további sikeres munkálkodást kívánunk.

Az SZB elnöki tanfolyamokról

Akárhány résztvevőjét kérdezzük a *zamárdi* SZB-elnöki tanfolyamnak, egyöntetű a vélemény: *nagyon hasznos az elnökségnek ez a kezdeményezése.*

Hetvenes-nyolcvanas csoportokban csaknem 400 szb. kap átfogó képet a hatnapos tanfolyamokon. Elsősorban olyanok, akik nemrégen kerültek egy-egy szakszervezeti bizottság élére. Legtöbbjük ugyan évek óta irányította már a helyi szervezetek egy-egy reszortját, de hiányzott nekik egy átfogó ismerteto a szakszervezeti munka egészét illetően.

De akik már hosszú évek óta látnak el ilyen funkciót, azok is úgy vélekednek, hogy *úgyis kitünően megállja a helyét a tanfolyam, mint az ismeretek felelevenitője.* No meg igazán *sok újat is kapnak.* Hiszen egy év alatt is sok határozat, rendelet jelenik meg, amelyekről sohasem lehet eleget beszélni. Különösen pedig az ellenforradalom után tett olyan előrehaladást a szakszervezeti mozgalom, hogy csak az tud a tennivalókkal lépést tartani, aki állandóan tanul, képezi magát.

A cél elsősorban az volt, hogy a végrehajtás módszereit targyaljak meg a résztvevők. Ha zsúfolt is a program, az eloadasok, a kötetlen, csoportos megbeszélések módot adnak a tapasztalatcserére. De arra is, hogy a tanfolyam hallgatói ellenőrizzék: helyes volt-e az eddig követett módszerük. Hasznosak a tanfolyamok olyan szempontból is, hogy *a központ számos olyan problémáról értesül, amely gondot okoz a külső szerveknél a mindennapi munkában.*

Annak ellenére, hogy a korábbi tapasztalatokat felhasználva az eddiginél magasabb színvonalúak a tanfolyamok, akad néhány olyan momentum, amelyen javítani kell.

Általában azok az eloadások a kedveltek, amelyeket gyakorlati példák tesznek színessé. Nem mondjuk, hogy elvi kérdésekkel ne foglalkozzanak az előadók. Az is kell. De a magyarázat módja némelyiknél — elsősorban a bérügyi előadásnál —, lehetne közérthetőbb is. A második turnus hallgatói szerint a nagyon hasznos gazdasági témánál többet kellene foglalkozni az ellenőrzés mikéntjével.

Követendő módszer a nyugdíjtörvény ismertetésénél a példák alkalmazása. Nagyon helyes az is, hogy *a szemináriumvezetők konkrétan ismerik az egyes szakszervezeti bizottságoknál fellelhető hibákat.*

Helyes az is, hogy előre megkapják a programot, de az már sokan kifogásolják, hogy az esti befejezés egy-egy közbeiktatott előadással elhúzódik. Hasznosak ezek az előadások is. Vegyük hát fel már kezdetben a programba. A zsúfoltság miatt, helyesen, nem adnak irodalmat az anyagokhoz, esti vagy szabadidőben való olvasgatásra azonban nem ártott volna néhány fontosabb rendeletet ajánlani, beszerezni, hiszen a kisebb helyek SZB-elnökeihez még a hivatalos lap sem jut el. Ez azért is ajánlatos lenne, mert általában azokról a kérdésekről esik a legkevesebb szó, amelyeket törvények, rendeletek szabályoznak. (Ujitás, önköltségcsökkentes stb.)

A kollektív szellemről, a fegyelemről csak a legjobbat mondhatnánk, ha egy-egy, a hallgatók részéről mélységesen elítélt cselekedet foltot nem ejtett volna rajta. Nem ilyen helyre, hanem sehová sem illik egy SZB-elnöknek illuminált állapotban beállítani, de az sem válik az illető elvtárs dicséretére, aki nagyon átlátszó érveléssel egy napot késett a tanfolyamról.

Összegezve: nagyon helyes gondolat volt a tanfolyamok szervezése. Igazi eredményességét persze elsősorban az elkövetkezendő idők gyakorlata igazolja majd.

24 000 dolgozót érintő bérkorrekció

Havi bérkihatása: 1539 950 forint

Az ellenforradalmat követően pártunk és kormányunk ígéretet tett arra. hogy a termelékenység emelkedésével. a munka minőségi színvonalának javulásával sor kerülhet a bérek emelésére. Két esztendő alatt mi, vasutasok is többször voltunk tanúi az ígéret betartásának. Minden egyes bérkorrekciónál. helyesen, az a törekvés érvényesült, hogy a szocialista bérezés elvének megfelelően helyes béraránvokat alakítsunk ki.

1959. január 1-től a vasút több munkaterületén ismét bérkorrekcióra került sor. Az intézkedés mintegy 24 ezer dolgozót érint. Havi bérkihatása 1 millió 539 ezer 950 forint.

Személyenként átlagosan 50—100 forintos fizetésemelésben részesültek az alábbi munkakörökben foglalkoztatottak:

Állomásvezető III., IV.; vezető állomáskezelő, vonali menetirányító, oktatótiszt I., II.; forgalmi hivatalnok I., II.; ügyeletes tiszt I.; vezénylőtiszt I., II.; körzeti kocsiintéző I., II. állomási kocsiintéző I., II.; rendelkező forgalmi szolgálattevő I., II., III., IV.; külsős-belsős szolgálattevő I., II., III., IV.; tornyos vagy menesztő térfelvigyázó I., II., III.; gurítóberendezés-kezelő, szolgálatvezető váltóőr, váltókezelő váltóőr I., II., III., IV.; vágányfékező. vonatjelentő térközőr, sorompóőr, hídőr, váltótisztító, forgalmi és kereskedelmi tartalékos I., II., III., IV.; szertárfőnök III., IV.; önálló anyaggazdálkodó, beosztott anyaggazdálkodó, szertári számadó I., II.. III.; anyagleltár-számadó, szertári raktárkezelő I., II., III.; anyagleltárrovancsoló, pályafenntartási előmunkás, vontatási művezető, olajg. gázmester (2), vezető főelektrikus (1), főelektrikus (2), elektrikus (1—2), művezető, újítási megbízott, vontatási technikus, mozdonyfelvigyázó (1—2), szénátvevő csoportvezető (1—2), üzemi konyhavezető, szakács, konyhaméséros, konyhalány, vámkezelő, pénztárátadó, számadó és fizető árupénztáros I., II., III., IV.; kezelő árupénztári számfejtő I., II., III.; vezető raktárnok I., II.; raktárnok I., II.. III., IV.; segédraktárnok. raktárkezelő I., II.; kereskedelmi segéderő.

Átadták rendeltetésének a Szombathelyi Járműjavító 720 személyes öltözőjét és mosdóját

Az új esztendő egyik jelentős létesítményét, *a Szombathelyi Járműjavító új 720 személyes öltözőjét és mosdóját január 20-án átadták rendeltetésének.*

Az új létesítmény a tervezéssel és a kivitelezéssel együtt 2 millió 600 ezer forintba került. Az öltözőkben 240 háromrészes szekrényt helyeztek el. Ez azt jelenti, hogy minden dolgozó külön. zárható szekrényt kapott. A fürdőben 52 zuhanyozó és 58 mosdó hideg és melegvízzel — áll a dolgozók rendelkezésére.

A fürdő a takarékossági elvek figyelembevételével készült. A melegvizet, a központi fűtéshez szükséges gőzt a gőzkalapácsoknál és más gépeknél felhasznált gőzből nyerik. A fáradtgőzt az új épületben elhelyezett, — erre a célra készített — tartályokba gyűjtik össze. Ezt szükségszerint a járműjavító két nagy kazánjából egészítik ki. Igy az öltöző fűtése és a fürdők melegvízzel való ellátása aránylag kevés költséggel jár.

Az öltözők, mosdók, fürdők berendezése, ízléses, kényelmes. A szekrények mellett padokat, falitükröket helyeztek el az öltözőben. Az új korszerű épületben egyébként a mozdony-, a kocsi- és a megmunkáló osztály dolgozói kaptak helyet. A fényezőknek és a tűzikovácsoknak külön öltözőjük, mosdójuk van.

Az épülettel egyidőben adták át a 26 ezer forintos költséggel épült 71 méter hosszú betonkerítést is.

Küzdelem a viharral

A szobi vasutasokat sem érte készületlenül a tél, de a január 10-re virradó éjjel olyan vihar dühöngött, hogy már-már úgy látszott, megbénul a forgalom A hótakarító munkások alig tisztították meg a váltó egyik felét, a másikat betemette a hó.

Péter Árpád állomásfőnök kiadta a jelszót: az összes irodákból minden férfidolgozó utánam! Nem kellett kétszer mondani. meg az állomáson tartózkodó szabadnaposok is mentek. Amikor *Takács* főhadnagy elvtárs, szolgálatos határőrtiszt látta a vasutasok erőfeszítéseit. katonáival segítségükre sietett.

Ha sikerült egy-egy váltót megtisztítani, tíz katona és vasutas összefogódzkodott, és testükkel védték a váltót a hófúvástól. Igy haladtak egyik váltótól a másikig. Az egyik váltót például csak úgy tudta megvédeni a főnök elvtárs a hótól. hogy levetette köpenyét és azzal borult rá. A többi elvtárs sem kímélte erejét.

Az önfeláldozó munka sikerrel járt. Az orkánszerű hóvihar ellenére, az összes személyvonat menetrend szerint indult Szob állomásról.

Kovács István
szb. termelési felelős, Szob

A MAGYAR SAJTÓ NAPJÁRA

Minden év február 1-e, a Szabad Nép első száma megjelenésének évfordulója, a magyar sajtó. a sajtó munkásainak napja.

A sajtó munkásának lenni megtisztelő, nehéz, de hozzátehetjük, hogy szocializmust építő országban hálás feladat. Arról, hogy az újságírás témája, hangja milyen változáson ment keresztül a felszabadulás óta, — nem sokat kell beszélni. Az indulatokat, kedélyeket felrázó eseményhajhászást felváltotta a fejlődésünket bemutató, a megváltozott élet- és munkakörülményeinkről szóló beszámolás.

Aki azzal kérkedik hogy mai életünkben nincsenek olyan izgalmas témák az újságírók előtt, mint a múltban voltak, méltatlan arra, hogy a sajtó munkásának vallja magát. Néhány színfolt valóban hiányzik: a „felső tízezer" társadalmi életéről, viselt dolgairól szóló pletyka és csevegés eltűnt hőseivel együtt. De helyette ezerszer pompásabb színfolt, a szocializmust építő társadalom naponta változó arculata kínál színesebbnél-színesebb témát.

A kákán csomót keresők, az ellenforradalom szellemi előkészítői számára valóban nem akad hálás téma. De hol van nálunk az a sajtóorgánum, amelyik ma helyet adna rágalmat szóró ömlengésüknek?

Azoknak sem lett igazuk, akik az ellenforradalom után önkéntes számkivetésbe kényszerítették magukat. Ha valakinek ártanak azok csak maguk lehetnek. Aki a népből jött, aki részt vállal az építésből, az ha kell tollal is a nép mellé, a nép igaz ügye mellé áll.

A sajtó munkásainak feladata szocialista építőmunkánk széles és gazdag technikájának vonzó, érdekes feldolgozása, a párt politikájáért való következetes harc, a tömegek kritikájának képviselete és felkarolása, az előrehaladásunkat akadályozó hiányosságok kiküszöböléséért folyó harc eredményessége érdekében ennek a kritikának a kibontakoztatása. Ebből adódóan a Magyar Vasutas íróinak. szerkesztőinek, tudósítóinak, levelezőinek teendője a vasutas dolgozók elsősorban a szakszervezeti tagok mozgósítása a vasút előtt álló feladatok megoldására. Általánosítani a jó munkamódszereket, feltárni a vasút munkájában fellelhető hibákat, a bírálat helyes alkalmazásával küzdeni a fogyatékosságok kiküszöböléséért.

A magyar sajtó napján ismételten megfogadjuk, hogy ebben a szellemben, a párt útmutatásait követve végezzük munkánkat. Az ünnep alkalmából köszönetet mondunk mindazoknak, akik önzetlenül, szabad idejüket feláldozva segítenek bennünket célkitűzéseink valóraváltásában.

Zászlósi Géza wesung lakatos (Hámán Kató fth.) élenjáró dolgozó munka közben.
(Kovács Géza felv.)

Akikhez még nem jutott el a szakszervezet szava

Végh Ferenc elvtárssal, Székesfehérvár állomás szakszervezeti bizottságának elnökével irodájában beszélgettünk. Örömmel újságolta. hogy a csomóponton az utóbbi hónapokban rendben megy a szakszervezeti munka. A bizalmiak helytállnak, a tagdíjakat illetően sem merül fel különösebb probléma. A szervezettség aránya sem rossz. Bár itt-ott még akadnak olyanok. akik ezideig nem léptek a szervezett dolgozók sorába. *Székesfehérvár-Repülőtér* megállóhelyen például a három sorompóőr közül egyik sem tagja a szakszervezetnek.

Miért? Erre a kérdésre már a helyszínen kerestük a választ. *Kalapács Géza* jegypénztárost és *Farkasdi Imre* sorompóőrt találtuk szolgálatban. *Kalapács Géza* szakszervezeti tag, de *Farkasdi Imre* és két váltótársa, *Gyenes Sandor* és *Nemeth József* nem.

Nem vezették félre

Hármasban beszélgetünk. *Farkasdi* bácsit — nyugodtan nevezhetjük így, hiszen legény fiai vannak — nem nagyon kellett arra kérlelni: mondja el, mi az oka annak, hogy öreg vasutas létére, miért nem tagja a szakszervezetnek.

— *Hát, ha nagyon kíváncsi rá, elmondom. Én szakszervezeti tag voltam, de a múlt esztendőben valahogy hiba csúszott a dologba és kimaradtam. Ha jól emlékszem, utoljára 1957 decemberben fizettem tagdíjat. Utána a feleségem súlyos betegsége miatt félévi fizetésnélküli szabadságot vettem ki. Ez idő alatt elfelejtkeztek rólam, nem tették félre számomra a bélyegeket és így alaposan lemaradtam.*

Miközben tovább beszél. egy vadonatúj szakszervezeti tagkönyvet mutat. A könyvet 1958. január 18-i keltezéssel állították ki. Bélyeget még nem ragasztottak bele. Itt szeretnénk megjegyezni, hogy *Farkasdi* bácsi és két társa korábban a szabadbattyáni pályafenntartásnál dolgozott. A repülőtérre a múlt év második felében kerültek váltó- és sorompóőrnek. Most létszámilag fehérvári állomáshoz tartoznak.

Mint *Végh* elvtárs elmondotta. figyelembevéve nehéz családi helyzetét. módot adtak *Farkasdi* bácsinak az elmaradt tagdíj pótlására, de ő nem fizetett. mert a korábbi 7 forint helyett 10 forint tagdíjat kértek tőle. S mivel senki sem magyarázta meg neki, hogy 1050 forintos havi keresete után nem 7, hanem 10 forintot, fizetése egy százalékát kell fizetnie, úgy érezte félrevezetik.

Pedig ő továbbra is szakszervezeti tag szeretne lenni. Nem úgy. mint két társa. *Gyenes* és *Németh*. Ők Szabadbattyánban sem voltak tagok és most is elzárkóznak. Mint mondják: *„nekik nincs arra pénzük, hogy havonta 10 forintos bélyeget vásároljanak."*

Mi értelme a tagdíjfizetésnek?

Tanulságos volt ez a beszélgetés. Elsősorban azért, mert kiderült, hogy azokhoz, akik a vonalon dolgoznak és bizalmi sincs köztük, ritkán jut el a szakszervezet szava. Éppen ezért nem csoda. ha egyesek napjainkban is így vélekednek: *„mit kapunk mi a szakszervezettől, mi értelme van annak, hogy tagdíjat fizessünk".*

Ki magyarázhatná meg nekik jobban, mint a bizalmi, hogy mennyire téves nézetet vallanak. Kitol tudhatnák meg, hogy a szakszervezet munkához való jogot, erkölcsi védelmet, üdülést, kultúrát, sportot, biztosít, segélyt ad stb.? A bizalmi, a szakszervezeti bizottság tagjai. vagy azok. akik már tagjai a szakszervezetnek.

Befejezésül egy szerény javaslatot szeretnénk tenni: *Kalapács Géza* jegypénztáros tagja a szakszervezetnek. Szorgalmas, becsületes ember. Bízzák meg azzal, hogy foglalkozzon a három sorompóőrrel. Juttassák el rajta keresztül hozzájuk is a szakszervezet szavát.

FELHÍVÁS!

A 31-es Vörös gyalogezred volt katonái, akik 1919-ben a Felvidék (Miskolc—Hernádkércs—Kassa), valamint a román frontszakasz harcaiban részt vettek, találkozó megbeszélése és megrendezése céljából közöljék címüket Forgács Béla volt zászlóaljparancsnokkal, Budapest, V., Városház utca 9—11. fsz. 12. Telefon: 189—650 (Fővárosi Tanács).

Néhány peres interjú Dobos Ferenc szb-elnökkel

Az ellenforradalom után nehezen indult a szakszervezeti munka a *Landler Járműjavítóban*. Az 1957. év arra szolgált, hogy megalakuljanak a műhelybizottságok, melyek élére olyan elvtársak kerültek. akik jártasak a munkában. élvezik a dolgozók bizalmát. *Matisz János, Stum István. Szigetvári István, Kocsi Gáspár* és a velük együtt munkálkodó műhelybizottsági tagok leikiismeretes, felvilágosító munkája nyomán egy év alatt 540 dolgozóval erősödött a szervezett munkások tábora. A múlt év végén 86 százalékos szervezettség volt az üzemben.

Dobos Ferenc elvtárs. aki több mint egy esztendje áll a szakszervezeti bizottság élén, kérdésünkre szívesen válaszol a jövő terveiről.

— *Ebben az esztendőben szeretnénk a szervezettséget 95 százalékra emelni, természetesen a teljes önkéntesség alapján. Ez a szám lényegében azt jelentene. hogy az állandóan foglalkoztatott dolgozók valamennyien szervezett munkások lennének. ugyanis havonta körülbelül 80 ki- és belépőnk van. Ezek olyan vándormadarak. akik nem tudnak megmaradni ott, ahol dolgozni kell. Januárban 32 új tag kérte felvételét.*

Az említett 86 százalékban csak azok a dolgozók szerepelnek. akik nemcsak aláírták, a belépési nyilatkozatot, hanem már el vannak látva szakszervezeti tagkönyvvel is. Sajnos, 148 dolgozónak még ma sincs tagsági könyve. Ezen segíthetne a szakszervezeti központ.

— Dobos elvtárs nyilatkozatához csak annyit: a Landlerben nem kezdődik rosszul az esztendő. Bízunk benne. hogy a folytatása sem marad el.

Bánki József

A Nyugati szertárfőnökségen erősáramú villamos alkatrészek szétosztását és raktározását végzi Szekeres Ferenc raktárkezelő és Szendrei Lajos munkás.
(Kovács Géza felv.)

Raktárnoki fülkét Egerbe

Évek óta keri az *egri* állomás vezetősége és az igazgatóság VI. osztálya. hogy a mérleg mellé építsenek egy helyiséget. ahol a darabárus raktárnok legalább hideg időben tartózkodhatna.

Aki vasúti raktárban csak egy órát tölt el, az tudja, hogy igen könnyen megy ott a megfázás, a megbetegedés. *Lovasi Imre* sztahanovista raktárnok — aki már egy súlyos betegségen keresztül esett — napi nyolc órát tölt ott. A mérleg mellett egy asztalkán végzi írásbeli munkáját. Kérjük, hogy oldják meg ezt a régóta húzódó problémát.

Bakó János
Miskolci Igazgatóság

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a dolgozók és a szakszervezeti bizottságok figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

2. számból: 131 802 1958. I/4. B. Végrehajtási Utasítás a szocialista munkaversenyben élenjáró dolgozók jutalmazásáról és a termelési tanácskozások szervezéséről.

132 865/1958. I/4. A. Az államvasúti dolgozók kinevezéséhez szükséges vasúti és azzal egyenértékű szakképesítés.

130 909/1958. I/5. B. Vasutas Szakszervezet Sportosztálya alá tartozó sportkörök természetjáró szakosztályainak utazási kedvezménye.

129 598/1958. I/7. B. I. Személyvonatok elofutése, illetve fűtése. Az őszi forgalmi verseny értékelése.

3. számból: 100 907/1959. I/4. C. A hegesztő szakmunkások képzése és vizsgáztatása.

133 012/1958. I/8. F. A váróterem fűtésével kapcsolatos hiányosságok.

100 571/1959. I/5. B. Szabályellenesen utazó vasutasok bírságolásáról szóló rendelet módosítása.

100 573/1959. I/5. B. Szabadjegyek és személyzeti jegyek érvénytartama.

4. számból: 100 894/1958. I/3. A. A 1/2 %-os Önkéntes Tamogatási Alap kezelése terén tapasztalt lazaságok megszüntetése.

101 662/1959. I/3. B. Tényleges és nyugdíjas vasutas dolgozók magáncélú külföldi utazásának szabályozása.

101 660 1959. I/5. B. Kizárások visszaélés miatt az utazási, illetve szállítási kedvezményekből.

Jobb írószert

Furcsa levelet hozott a posta szerkesztőségünkhöz. A borítékból egy ceruza hullott ki. Meglepetten forgattuk a vadonatúj tintaírónt, és bár ismerjük a közmondást, hogy ajándék lónak ne nézd a fogát — megállapítottuk, hogy bizony nem valami remek írószerszám.

Csak a levélből derült ki, hogy a ceruzát nem ajándéknak szánták. Ime néhány sor küldője, *Németh Ernő, az ajkacsingeri fűtőház* dolgozójának leveléből:

A felsőbb vezetők és mi az iroda részéről megköveteljük, hogy olvashatóan, tisztán vezessék a mozdonyteljesítményi lapokat, de olyan ceruzát kap az utazószemélyzet — évente kettőt —, amivel nem lehet rendesen írni. Legutóbb is csak hosszas agitáció után vették át tőlem a dolgozók az írónt. Nem lehetne jobb írószerrel ellátni a dolgozókat?

Megjelent a Vasúti Tudományos Kutató Intézet évkönyve

Megjelent a Vasúti Tudományos Kutató Intézet első évkönyve. A tudományos igénnyel szerkesztett évkönyv szamot ad az intézet alapításától eltelt első hat esztendő fontosabb eseményeiről, tudományos munkásságáról, eredményeiről.

A szép kiállítású, 450 oldal terjedelmű könyv ismerteti a vasúti muszaki- és gazdaságtudományi munkákat, valamint a jövő tudományos célkitűzéseit. A fontosabb kutatások eredményéről külön cikkekben számol be. Az évkönyvhöz **dr. Csanádi György** akadémiai levelező tag, egyetemi tanár, a közlekedésügyi miniszter első helyettese írt előszót.

A könyv tartalmából említésre méltók azok a kutatások, amelyek az intézet tudományos munkatársainak zömében újszerű önálló munkái. Ilyenek: a vasúti talpfák tartósítása; vasbetonaljak tulajdonságai; a gazdaságos és menetrendszerű vonattovábbítás a gázmozdonyüzemben: vasúti kocsicsapágyak tökéletesítése a hidrodinamikai kenéselmélet alapján; többcsoportos vonatok rendezése; a közúti vasutak teljesítőképességének meghatározása; módszer a kisforgalmú mellékvonalak önköltségének megállapításához; a vasút fuvarozói felelősségének problémái: a nem gazdaságos fuvarozások okai és csökkentésük módszerei; az áruforgalom megosztása a közlekedési ágazatok között. Mindezeknek a feladatoknak megoldásához fontos vasúti és népgazdasági érdekek fűződnek.

Az évkönyv beszámol az intézethez tartozó Közlekedési Múzeum helyzetéről, gyűjteményeinek állapotáról és a fejlesztési tervekről. Beszámol a Vasúti Értelmező Szakszótár szerkesztéséről és az intézet egyéb tudományos tevékenységéről. A függelék magában foglalja a közölt cikkek tartalmi kivonatát orosz, francia, német és angol nyelven, felsorolja az intézet által kidolgozott feladatokat, közli a munkatársak névsorát és irodalmi tevékenységét is.

Az évkönyv újabb eredményekkel gazdagítja közlekedéstudományunk irodalmát és hozzájárul a vasúti közlekedés korszerűsítéséhez a műszaki fejlesztés és gazdaságos üzemvitel legfontosabb kérdéseinek tisztázása által.

A könyv elsősorban a vasúti szakemberek és a közlekedéstudomány művelőinek tájékoztatására készült, de mások számára is hozzáférhető lesz. mert rövidesen a könyvkereskedelemben is megjelenik. Akik érdeklődnek a közlekedéstudomány iránt, nélkülözhetetlen forrásmunkához juthatnak az évkönyv megszerzésével.

Halácsi Dezső

Ifjúsági élet
1919 1957 KISZ

Ne hagyjuk magukra a technikumot végzett fiatalokat

(Tudósítónktól.) Ezen a napon a Szegedi Vasútforgalmi Technikum csengője nem szólította tanterembe a tanulókat. A téli szünet még tart. A IV. B. kellemesen fűtött terme azonban zsúfolt.

Technikumot végzett fiúk és lányok, idősebb vasutasok, nevelők gyűltek össze, hogy megbeszéljék a III. és IV. éves tanulók háromhónapos gyakorlati kiképzésének és az iskolát már korábban végzettek tapasztalatait. Az általános vélemény, sajnos, nem sokkal jobb a korábbiaknál: *a szolgálati vezetők egy része még ma is félvállról kezeli a fiatalokat.* Pedig ha többet törődnének velük, ha segítenék őket, az csak haszonnal járna.

És ezt a példák igazolják. Az 1958-ban végzettek közül sokan megtalálták már helyüket az életben. *Szegeden Ábrahám* elvtárs önállóan végzi feladatát. *Debrecenben Lévai András,* KISZ vezetőségi tag, a választás során végzett jó munkájáért emléklapot kapott. Ugyancsak Debrecenben teljesít szolgálatot *Bánszegi József*, aki a pártoktatásból mint propagandista veszi ki a részét. *Debrecen—Vásártéren* a fiatalok és idősebbek egymást segítik a szakvizsgákra való felkészülésben. Ott ahol jó az együttműködés, megbecsülik egymást, szépen megy a munka. Így van ez *Szentesen* is, *Debrecenben* is.

Ahol a párt, a KISZ és a szakszervezet komolyan veszi a jövő vasutasainak nevelését, eredményesen dolgoznak a fiatalok. De ugyanakkor elmondták a fiatalok, hogy sok helyen, különösen kisebb szolgálati helyeken, mint például *Tápiószelén, Bárándon, Aszódon* nem fordítanak megfelelő gondot a fiatalok nevelésére, segítésére. Sok helyen maga a szolgálati vezető azért nem foglalkozik velük, mert azt tartja, hogy azok elméletileg jól képzettek.

A találkozó a problémák felvetését illetően hasznos volt ugyan, de eredményessége csak akkor mutatkozik, ha mielőbb megszűnik a fiatalok mellőzése, s a szolgálati vezetők úgy kezelik őket, mint a vasút utánpótlásának kádereit.

Sziládi Sándor
Szeged

Érdeklődő fiatalok

A Vasúttervező Üzemi Vállalat műszaki rajzolója és segédtervező KISZ-fiataljai január 13-án a párt- és a vállalatvezetőség segítségével megtekintették a dunakeszi műhelytelepet.

Feltűnő volt fiataljaink érdeklődése minden gyártási munka iránt. Ez a látogatás bizonyította, hogy a rajz-, illetve szerkesztői asztalon túlnő a fiatalság érdeklődése, tudásvágya, amit igyekezni kell kielégíteni. A látogatás és az ottani elvtársak segítsége igen hasznos volt számunkra.

Vágó Pál
Vasúttervező ÜV.

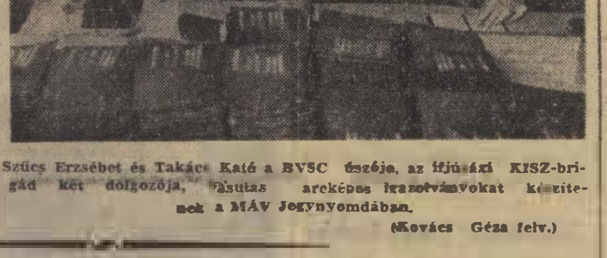
Rablót fogott el egy fiatal vasutas

A húszéves *Tupcsia Pál*, a Felépítményi Vasanyagjavító villanyszerelője. Szerény, szorgalmas, becsületes embernek ismerik az üzemben.

Ez a fiatal kiszista bátor cselekedetet hajtott végre a napokban. A villamos, amelynek peronján állt, a Keleti-pályaudvar mellett haladt, amikor egy nő segítségért *kiáltott*. Tupcsia Pál nem habozott, leugrott a villamosról és az ismeretlen nő támadója után vetette magát. Elkapta a menekülő két lábát, és a közben odasietők segítségével ártalmatlanná tette.

Mint kiderült, a támadó a büntetett előéletű 25 éves *Gyuricza Ferenc* megleste a 4-es számú Óra- és Ékszerbolt alkalmazottját, aki 59 000 forintot sietett a postára. Gyuricza a védtelen nőtől elrabolta a pénzt, de ezúttal rajta vesztett.

A fiatal kiszistát dicséret illeti bátor tettéért.



Szűcs Erzsébet és Takács Kató a BVSC ifjúsági KISZ-brigád két dolgozója, vasutas arcképes igazolványokat készítenek a MÁV Jegynyomdában. (Kovács Géza felv.)

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Zs. Molnár Gyula, Mezőkövesd. Amennyiben iparengedélye megszűnik, az uj nyugdíjtörvény értelmében — háztartási pótlékkal együtt — 600 forint ellátásban részesül. **Máthé Ignác, Madaras.** Nyugdíja 500 forint lett. Az új nyugdíjtörvénynek az a pontja, hogy 30 év után 600 forintot kell folyósítani, csak azokra vonatkozik, akik 1958. január elsejét követően mennek nyugdíjba. **Molnár László, Budapest.** Nyugdíja január 1-től — házastársi pótlékkal — 850 forint. A 103 forint az 1959. január hóra szóló különbözet. **Varga József, Várpalota.** Érdekes levelet küldött. Kár, hogy írója nem írta alá a nevét. Legközelebbi számunkban közölni fogjuk.

Szendrei Frigyes, Miskolc; Bánki József, Budapest; Szentgáli István, Gyöngyös; Kismihók Róbert, Celldömölk; Várnai László, Pécs; Keleti Műszak dolgozói; Veres Jánosné, Sződliget; Németh Ernő, Ajkacsingervölgy, Bakó János, Miskolc, Vágó Pál, Budapest, Tóthka Károly, Szeged; Aszalós Sándor, Budapest; Hasznos József, Gödöllő; Kovács István, Szob; Sziládi Sándor, Szeged; Ludányi József, Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Varga István, Miskolc; Urbán József, Győr; Király György, Abony; Csömpál (?) Ferenc, Fonyód; Kovács III. Imre, Kisvárda. Panaszukat megvizsgáljuk.

Ismerjük meg más népek életét

A Vasúti Főosztály MSZBT szervezete az elmult esztendőben eredményesen munkálkodott azon, hogy megismertesse a dolgozókkal más népek, elsősorban a baráti Szovjetunió népeinek életét, kultúráját és szokásait.

Szervezetünk 1959-ben is tervez ilyen és hasonló előadásokat. Az év első előadását, illetve élménybeszámolóját január 16-án Honti György elvtárs, az MLSZ főtitkára tartotta.

Honti elvtárs, aki különben a vasutasok nagy családjába tartozik, élménybeszámolójában a Szovjetunióról beszélt legtöbbet. A többi között megemlítette, hogy a szovjet emberek fegyelmezetten viselkednek nemcsak az utcán, a közlekedési járműveken, hanem a sportpályák lelátóin is. Azon a labdarúgó mérkőzésen például, amelyiken a magyar csapat 1:0 arányban győzött Moszkvában mindkét csapatnak egyformán kijutott a tapsból.

A későbbiek során külföldön járt előadóinkat, szakosztály- és osztályvezetőinket is megkérjük majd, hogy számoljanak be élményeikről. Természetesen rendezünk más témával foglalkozó előadásokat is a főosztály új kulturtermében.

Hámor Béla

Lakáscsere

— Elcserélném Köröndön levő kisméretű szoba, konyha, fürdőszoba, kamrás lakásomat hasonló nagyobb méretűre, vagy szoba hallosra, esetleg alkovosra. Cím: Reitinger József, Bp., VI., Népköztársaság útja 83. I. 16/a. Telefon: 124—571. (Nyugati.)

— Elcserélném 1 szoba, konyhás főbérleti lakásomat MÁV szolgálati 1 szoba komfortos lakásra (csak belterületen). Költözködést fizetem. Halmai Béla, Bp., VI., Szív utca 56.

4 óra 27 perc a bejárati jelző előtt

Január 12-én a 4764. sz. vonatnak voltam a vonatvezetője. *Ferencvárosból* 3.25 órakor indultunk és 3.40 órakor érkeztünk *Kőbánya-Kispest* bejárati jelzőjéhez. Innen 8.07 órakor indultunk tovább. Azt hiszem, ehhez nem is szükséges a magyarázat.

Hogyan beszéljünk az áruk, kocsik mielőbbi rendeltetési helyre való juttatásáról, ha egy-egy bejárati jelzőnél 2—3—4 órát feltartóztatnak.

Csak akkor valósul meg a menetrendszerinti közlekedés, ha vasutas szívvel, akarással összefogunk és harcolunk az ilyen lazaságok ellen.

Aszalós Sándor vonatvezető,
Bp. Ferencváros

HÍREK

Ne bélyegezzük meg az utast...

Talán az sem igaz, hogy Éva a felelős mindazért, ami történt. Lehet, hogy Ádám volt a torkos. Lehet hogy Xantippe jóságos volt, csak az az átok Sokrates volt türelmetlen. A harcias amazonokról szóló mese is csak mese. Az is lehet, hogy a nők csak azért idegesek, házsártosak, mert mi bűnös férfiak nem értjük meg a gyengéd női lelket.

Uj életet kezdünk! Segíteni akarjuk a gyengebb nemet, most és mindörökké. Ezért kortársi és sorstársi szeretettel, segíteni akarással elmondjuk azt, amit tapasztaltunk.

Baj van a nőkkel! A nőkkel? Már megint ez a sok ezeréves általánosítás! Tegyük hozzá bátran: a pénztárkezelő nőkkel. Itt is ott is panaszt hallottunk. Nem nagyot, csak egy icike-picikét. Csak éppen annyit, mint amekkora az a csepp biztosítási bélyeg.

Jól elvégzik a nők a reájuk bízott munkát — tapasztaltuk. Derekasan helytállnak! Bizony sokszor tanulhatnának a férfiak kitartást, szívósságot és következetességet tőlük. De... isten bocsá' a biztosítási bélyegragasztásnál jó volna, ha kicsit kevésbé következetesen, férfiasan viselkednének.

El kell adni a bélyeget! Rá kell „csenni” a jegyre pontosan úgy ahogy csinálják. De kérjük... A vasúti vezetés megparancsolja. Az elvtársias, emberi szellem elvárja hogy ha az utas tiltakozik ellene, nem kéri, azaz nem akarja magát biztosítani, mert nem fél a vasúti veszélyes üzemtől — bízik bennünk — azt ne biztosítsuk!

Ne tagadjuk meg ezért a jegykiadást. Ne átkozzuk meg az utast. Hagyjuk a „cuccaval” és a benne élő optomizmusával együtt bélyeg nélkül elutazni.

Ennyit akartunk mondani! Nem bélyegezzük meg ezért a pénztárkezelőnőket. Szent a béke továbbra is köztünk de nagyon kérjük, hogy ők sem bélyegezzék meg azokat az utasokat, akik nem kérnek belőle. — *lyf* —

— **141 millió forintot** fordít a szombathelyi igazgatóság ebben az évben állomások bővítésére, hidak és pályák építésére.

— **Tíz új étkezőkocsit állít forgalomba** az Utasellátó márciusban. Az uj kocsik a nemzetközi szabványok szerint készülnek és így Magyarország is reszt vehet ezentúl a nemzetközi étkezőkocsi-forgalomban.

— **Vöröskeresztes egészségügyi állomások** létesülnek a pályaudvarokon. Baleset esetén segélyt nyújtanak és közreműködnek az utazóközönség egészségügyi ellátásában, valamint a betegek kórházba irányításában.

— **Huszonhét tonna szenet takarított** meg egy hónap alatt Kassai Péter mozdonyvezető és fűtője, akik a nyíregyházi fűtőház dolgozóinak széntakarékossági versenyében ezzel az eredményükkel első helyen vannak.

— **A nyári menetrend-tervezetet** vitatják meg január végén és február elején Budapesten és a nagyobb vidéki gócpontokon. A vitákra a MÁV meghívja a tanácsok, nagyüzemek és az iskolák vezetőit és véleményüket meghallgatva állítják össze a nyári menetrendet.

— **100 esztendős a miskolci vasútállomás.** A május 24-i jubileumra munkafelajánlást tettek a dolgozók. Vállalták az élüzem-tényezők 108 százalékos teljesítését.

— **Tizenhét vasúti szárnyvonal forgalmát tanulmányozta a Vasúti** Tudományos Kutató Intézet. Megállapította, hogy ezek közül néhánynak a napi áruforgalma nem éri el a 20 tonnát, az utasok száma mindössze 30—40. Öt vonal sorsáról a közeljövőben döntenek.

— **Kimagasló eredményt** értek el a szolnoki fűtőház KISZ-fiataljai a takarékossági mozgalomban. A múlt évben 525 ezer forint megtakarítást értek el és ezzel a fűtőházi fiatalok országos versenyében a második helyen végeztek.

— **Hétszáz tonna szenet** takarítottak meg félév alatt a zalaegerszegi fűtőház dolgozói. Motorolajból kilenc százalékos a megtakarítás.

— **Vasúti aluljárót építenek Siófokon** a Sió-csatorna mellett levő szűk vasúti átjárónál.

— **140 000 tonnával több szenet** szállított a tervezettnél az elmult esztendőben az oroszlányi gazdasági vasut.

— **Gőzmozdonyok javításához** szükséges gőzhengereket gyártanak a Landler Jenő Járműjavító kazánkészítői. A MÁVAG műhelyeiben a dieselesítési program további fejlesztése miatt ugyanis a gőzmozdonyjavítást, s a hengerkészítést megszüntették.

— **Elérte az élüzemszintet a szolnoki vasutállomás.** Különösen jó eredményt — 107 százalékos tervteljesítést — értek el a kocsikihasználásban.

Szakszervezeti aktivák tanfolyama a Landler Járműjavítóban

Az ellenforradalom leverése óta több mint százzal gyarapodott a szakszervezeti aktívák száma a Landler Járműjavítóban. Megtisztelő feladatukat azonban a képzettség, a gyakorlat hiányában nem mindig tudták közmegelégedésre ellátni. Ezért helyeseljük a közelmúltban indult aktivista-tanfolyamok rendszerét.

Külön csoportban tárgyalnak feladataikról a bizalmiak, a bér-, a munkavédelmi, a kultúrfelelősök, de rendeznek újítási, munkásellátási és társadalombiztosítási tanfolyamot is.

Kéthetenként, négy alkalommal tartanak előadásokat a tanfolyamok hallgatóinak.

Az előadások után alkalom nyílik arra is, hogy a hallgatók megvitassák eddigi munkamódszereiket, kicseréljék tapasztalataikat.

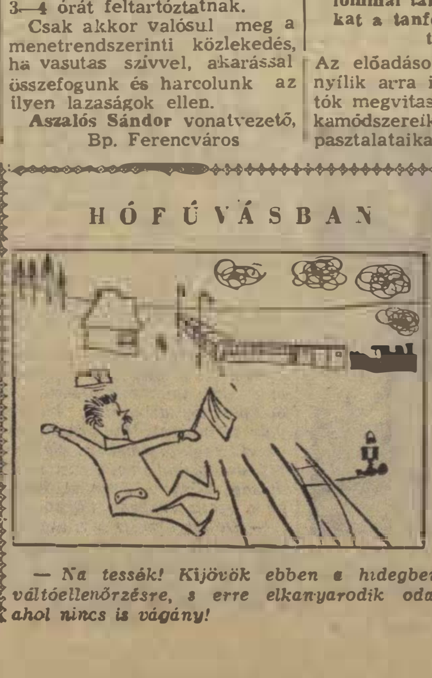
A hét tanfolyam közül kettő — a bizalmi és a társadalombiztosítási — január 23-án megkezdődött.

A bizalmi tanfolyam első előadása a szakszervezet szerepéről és feladatáról szólt a szocializmus építésében.

Következő előadásaikon szó lesz a bizalmiak jogairól és kötelességeiről, a párt vezető szerepéről, a munkáshatalom erősítéséről, továbbá a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáról, kulturális nevelésükről.

A társadalombiztosítási felelősök tanfolyamán részletesen tárgyalják majd a nyugdíjrendelkezéseket kapcsolatos teendőket. Azért is szükség van erre, hogy a szakszervezet aktívái megfelelő tájékoztatást tudjanak adni a hozzájuk forduló kérdéseire.

HÓFÚVÁSBAN



— Na tessék! Kijövök ebben a hidegben váltóellenőrzésre, s erre elkanyarodik oda, ahol nincs is vágány!

ÚJÍTÁS

— Kerekeken járó fűthető őrház váltó- és váganyellenőrzések megtartására.

Sport

A sportegyesületi vezetőségválasztások hírei

A vasutas sportegyesületeknél január 15-én kezdődtek meg a vezetőségválasztó közgyűlések. Az idén 78 egyesületben választanak új vezetőséget. Az eddig megrendezett választások egy-két kivételtől eltekintve gondos előkészítés után, eredményesen zajlottak le. Sajnos olyan esetekkel is találkoztunk, ahol a kitűzött választást elhalasztották, mert a tagságnak fele sem jelent meg a közgyűlésen. Az eddig megtartott választások tapasztalataiból egy csokorra valót gyűjtöttünk össze.

A Törekvés SE január 16-án az Északi Járműjavító KISZ-helyiségében tartotta vezetőségválasztó közgyűlését, amelyen mintegy 150 fő jelent meg, köztük a 80 éves **Bolonyai Jenő** bácsi, az egyesület egyetlen élő, alapító tagja. Boér Béla, a „Töri” elnöke számolt be az elmúlt két évben végzett munkáról, az elért eredményekről, majd felsorolta azoknak a társadalmi aktíváknak a nevét, kik nagy hozzáértéssel, türelmesen nevelik a sportolókat... A közgyűlés bizalmat szavazott az uj vezetőségnek és fokozottabb támogatásáról biztosította őket. Az elnöki teendők ellátását ezúttal is **Boer Bélára** bízták.

A Debreceni VSC közgyűlésén Faragó Sándor főtitkár beszámolójában a többi között arra a sokat vitatott kérdésre is választ adott, miért nem került be **az NB I-be a DVSC** labdarúgó csapata. A főtitkár nagyon helyesen fiatal játékosok nevelését tűzte ki célul a labdarúgó szakosztály elé. A közgyűlésen joggal állították a sportolók példaképéül **Németi Gyulát**, az egyesület elnökét, többszörös magyar bajnok birkózót, aki 25 éve sportolója, illetve vezetője a Debreceni VSC-nek.

A Soproni VSE közgyűlésén Peres János elnök beszámolójából és néhány hozzászólásból is kitűnt, hogy a szakvonali vezetők az elmúlt két évben nem segítették az egyesület munkáját. Kevés segítséget nyújtottak az SVSE egykori játékosai is. Pedig az egyesület eredményesebb munkát végezhetne, ha mind a szakvonalbeli vezetők, mind a kiöregedett játékosok és sportolók hatékonyabb segítséget nyújtanának az elnökség munkájához.

A Szegedi VSE közgyűlését eredetileg január 18-ra tűzték ki. Mivel akkor a taggyűlés nem volt határozatképes, január 25-re halasztották. Ezúttal sikerült lebonyolítani, bár a szakosztályok sportolói igen kis számban jelentek meg. Ez a közgyűlés egyáltalán nem tükrözte, hogy a Tisza-parti város legnagyobb sportegyesülete tartotta választását. Ebből arra lehet következtetni, hogy az egyesület vezetői és a szakosztályvezetők nem tettek meg mindent az előkészítés időszakában.

Békéscsabán is elmaradt a MÁV Bocskai január 15-re tervezett közgyűlése. Elmaradt, mert a férfi kézilabdázók és a természetjárók, akik között még akad vasutas, nem jelentek meg, így a közgyűlés nem volt határozatképes. **Mint kiderült, a kézilabdázók** azért maradtak távol, mert az elnökség a múlt év végén nem tudta kielégíteni anyagi igényeiket, a természetjárók pedig 1958-ban nem kaptak szabadjegyet.

Igazság kedvéért meg kell jegyezni, hogy ezért az elnökség nem hibáztatható. Ha a kézilabdázók jobban gazdálkodnak évi költségvetésükkel és nem maradnak adósak 1300 forint tagsági díjjal, nem jutottak volna bajba. Mindenesetre a két szakosztály távolmaradása a közgyűlésről egyáltalán nem nevezhető sportszerű cselekedetnek.

Fiatal vívók csapatbajnoksága

A szakszervezet mellett működő vívó szakbizottság 1958-ban csapatbajnokságot írt ki a vasutas vívóutánpótlás részére. A CSB megrendezése helyes kezdeményezés volt. Különösen a tizenkét vidéki szakosztályban versenyző fiatalok fejlődését segítette elő. **A bajnokságot a MÁV Hódmezővásárhelyi MTE 16—18 éves tehetséges fiatalokból álló csapata nyerte, veretlenül.**

A bajnokság végeredménye:

1.	MÁV HMTE	100:40	24
2.	Szolnoki MÁV	93:51	20
3.	Debreceni VSC	84:48	20
4.	BVSC	89:55	18
5.	Szomb. Haladás	94:30	16
6.	Kaposvári MÁV	91:54	16
7.	Szegedi VSE	64:68	10
8.	Pápai MÁV Petőfi	61:71	9
9.	Tapolcai MÁV IAC	52:92	7
10.	Keszthelyi MÁV	44:100	6
11.	Pécsi VSK	37:60	4
12.	Szentesi VSC	39:96	4
13.	Siófoki VSC	42:102	2

A sportosztály az idén is kuparendszerben bonyolítja le a fiatal vívók csapatbajnokságát. A versenykiírás január elején elkészült. A tavalyi tapasztalatok figyelembevételével szakosztályaink 1959-ben is egy vegyes csapatot nevezhetnek. A felső korhatár 18 év. Mint érdekességet említjük, hogy **csak III. osztályú, ifjúsági és rajtengedélyes fiatalok indulhatnak a bajnokságban.** Ha valaki bajnokság közben eléri a másodosztályú szintet, a következő találkozón már nem indulhat. A CSB-t az országos vívó naptár figyelembevételével Budapesten rendezik meg. A csapatok körmérkőzést vívnak egymással.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41
Telefon:
424—184. üzemi 24—41. 38—00
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. FEBRUÁR 17.

Válaszul a XXI. kongresszus határozatára

A Szovjetunió Kommunista Pártjának XXI. kongresszusa felemelő hatással volt a magyar vasutasokra is. A Szerkesztőségünkhöz érkezett nagyszámú levél tartalma arról tanúskodik, hogy vasutas dolgozóink is részt kérnek és vállalnak a boldogabb jövő építéséből.

A Keleti pályaudvar

dolgozói úgy határoztak, hogy a kongresszusi munkaversenyt Budapest felszabadulásának 14. évfordulója tiszteletére — tovább folytatják. Vállalták, hogy jó minőségű munkával minden tervtényezőt élüzemszinten teljesítenek.

Azt is megfogadták, hogy az állomás külső és belső területét tisztán tartják. munkájukat balesetmentesen végzik, nagy gonddal őrködnek a társadalmi tulajdon felett és szoros kapcsolatot tartanak a társszolgálati ágakkal. A Nyugati- és a Déli-pályaudvar dolgozóit versenyre hívták. *(Vass Lajos leveléből.)*

A Szolnoki Járműjavítóban

a januári termelési tanácskozáson úgy döntöttek a dolgozók, hogy egész esztendőre meghatározzák a munkaverseny főbb célkitűzéseit.

Évi tervüket határidő előtt kívánják teljesíteni. Az év hátralevő részében 1416 egységteljesítményt teljesítenek terven felül. Termelési tervüket 102.6 százalékra, termelékenységüket pedig 2.5 százalékkal kívánják emelni.

Vállalták, hogy új anyagok helyett 1 574 000 forint értékben ócska és OH-anyagokat használnak fel. A Tanácsköztársaság 40. évfordulójának tiszteletére 393 600 forintos megtakarítást vállaltak. A selejtmentes munkára is nagy gondot fordítanak. *(Hegedüs József leveléből.)*

A Hídépítési Főnökség

vezetősége, pártbizottsága és szakszervezeti bizottsága a 19. számú építésvezetőség dolgozóinak kezdeményezésére versenyre szólítja a főnökség valamennyi dolgozóját az első félévre.

A versenypontok a következők: A féléves terv teljesítése, az önköltségi terv 2, a termelékenységi terv háromszázalékos túlteljesítése.

Azt akarják, hogy valamennyi dolgozó mielőbb szakszervezeti tag legyen.

A főnökség a három első helyezettet 3000, 2500, illetve 2000 forinttal jutalmazza. *(Müller János leveléből.)*

Pécs állomáson

a párttagok és a pártonkívüliek egyaránt nagy figyelemmel kísérték a XXI. kongresszus tanácskozásait. Ünnepi műszak keretében bizonyították, hogy egységesen kívánnak tevékenykedni a szocialista tábor erősítésén.

A sok nagyszerű felajánlás közül hadd említsük meg a vonatkísérőkét. Az ünnepi műszak alatt a vonatokat nemcsak a rendeltetési szakasz állomásáig, hanem a vonat célállomásáig továbbították. Ilyen vonatot továbbított január 29-én, 30-án balesetmentesen, menetrend szerint *Tuboly István, Farkas Ferenc* és *Kiss István* vonatkísérők brigádja. A kezdeményezés a KISZ-fiataloktól indult. *(Leiti Ferenc leveléből.)*

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1958 december havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1. *Pécs,*
2. *Budapest,*
3. *Szombathely,*
4. *Szeged,*
5. *Miskolc,*
6. *Debrecen.*

A szovjet film és könyv ünnepe, előadások, kiállítások a magyar–szovjet barátsági hónap alkalmából

A február 18-án kezdődő magyar—szovjet barátsági hónap

gazdag programjának kétségtelen a szovjet film ünnepe és a szovjet ünnepi könyvhét lesz a legkiemelkedőbb eseménye. Emellett természetesen számos előadást és kiállítást rendeznek a fővárosban és vidéken egyaránt.

A február 19-e és március 11-e között megrendezésre kerülő szovjet film ünnepét,

a már korábban bemutatott nagysikerű filmek mellett a szovjet filmgyártás legújabb remekeit is megtekintheti a közönség. *Az én drága párom, A félkegyelmű, A kapitány lánya, Tengerészrevü. Hattyúk tava, A csodálatos kút* című új szovjet filmalkotást is bemutatják filmszínházaink.

A szovjet könyv ünnepi hete február 21-én kezdődik.

Erre az alkalomra kiadóink több új szovjet könyvet jelentetnek meg. Ezen túl a szovjet és orosz irodalom remekeiből a fővárosban és vidéken könyvkiállításokat, irodalmi esteket és ankétokat rendeznek. Az ünnepi könyvhét bevezető aktusaként *február 22-én Majakovszkij-emlékestet rendeznek a fővárosi Irodalmi Színpadon.*

Hosszú lenne felsorolni az ünnepi könyvhát alkalmával megjelenő legújabb szovjet könyvek címét. Néhány érdekes könyvre azonban felhívjuk a könyvbarátok figyelmét. A többi között kapható lesz *A. Kuznyecov: A legenda folytatása, N. Adamjan: A jereváni lány, Ny. Csukovszkij: Egy lány szerelme, Lermontov: A démon, Lev Tolsztoj: Családi boldogság, Lácisz: A halász fia* című könyve.

Megjelent az új F. 2.

A forgalom lebonyolításában részvevő dolgozók nagy feladat előtt állnak ez év elején az oktatást illetően is. *Megjelent az új forgalmi utasítás és megkezdték az oktatását.*

A modern vasúti technika igényeinek megfelelően elkészített új F. 2.-nek a fontosságát és szükségességét a dolgozók jelentős része megértette. Felelősségüket átérezve fogtak hozzá az utasítás tanulásához a budapesti igazgatóság területén dolgozók. Ezt bizonyítja, hogy számos állomás forgalmi dolgozói versenyre hívták egymást: *melyik állomás kollektívája készül fel jobban a vizsgáztatásra.*

Az igazgatóság örömmel üdvözli a dolgozók kezdeményezésére indult tanulmányi versenyt.

Fejes István
Budapesti Ig. III. osztály.

Ünnepélyesen adták át a KPM Vasúti Főosztálya és a szakszervezet vándorzászlaját az igazgatóságok versenyében győztes pécsi igazgatóságnak

Pécs, 1959. február 12.

Az ünnepség kezdetét 11 órára hirdették, de már 10 óra után sűrű sorokban érkeztek a vasutasok a Pécsi VSK tornacsarnokába. A tágas teremben mintegy ötszázan gyültek össze, hogy megünnepeljék a nagyszerű győzelmet az igazgatóságok versenyében a múlt év második felében elért első helyet.

A széksorokban a nagyobb szolgálati helyek szakvonali vezetői, a pártszervezetek és a szakszervezeti bizottságok képviselői és a különböző szolgálati ágak legjobb dolgozói foglaltak helyet.

11 órakor az elnökség tagjai is elfoglalták helyüket, majd *Kinczli József* elvtárs TB-elnök megnyitója után megkezdődött az ünnepség.

A KPM és a szakszervezet vándorzászlaját *Bangó Sándor* elvtárs adta át az igazgatóság vezetőjének és további eredményes munkát kívánt az igazgatóság valamennyi dolgozójának. *Gróf József* elvtárs a szakszervezet elnöksége nevében köszöntötte a győztes igazgatóság vezetőit és dolgozóit. Ezután *Tóth József* elvtárs, az igazgatóság vezetője mondott rövid beszédet.

— *Az első hely és a vándorzászló megszerzése nem volt könnyű feladat* — hangsúlyozta a többi között. — *Az is bizonyos, hogy az 1959-es esztendőben még nagyobb lendülettel kell dolgoznunk, ha azt akarjuk, hogy az élen maradjunk. Mindenekelőtt fokozottabb gondot kell fordítanunk a menetrendszerűségre, a kocsikihasználásra, a tehervonatok átlagos terhelésére, az önköltség csökkentésére és a balesetmentes szolgálatra.*

Az igazgató beszéde után *Pécs* állomás és a fűtőház egy-egy dolgozója állt fel és bejelentette, hogy mind az állomás, mind pedig a fűtőház dolgozói elhatározták: *túlteljesítik 1959. évi tervüket.*

Az ünnepség vidám kultúrműsorral folytatódott, majd utolsó aktusként került sor az igazgatóság és a legjobb szolgálati helyek kiváló dolgozóinak a jutalmazására.

Kiváló dolgozó jelvényt 111, kiváló dolgozó oklevelet pedig 287 dolgozó kapott. Hogy érdemes volt a pécsi vasutasoknak 1958-ban harcolni a jobb eredményekért, azt ez a bensőséges ünnepség bizonyította legjobban. Hiszen *a vándorzászló és a kitüntetések, oklevelek mellett mintegy 270 ezer forint került szétosztásra az igazgatóság 210 legjobb dolgozója között.* Nem vitás, rászolgáltak az elismerésre, a jutalomra.

A vasút első dieselüzemű fűtőháza

Az arra utazóknak bizonyára már feltűnt, hogy a *rákosi fűtőház* mílyen üres, szinte elhagyatott az utóbbi időben. Ez azonban csak látszat, mert a valóság az, hogy e „kihalt" fűtőháznál új, nagy feladatokra készülnek. *Itt lesz a MÁV első dieselüzemű fűtőháza.*

Látogatásunk alkalmával *Fábián Béla* elvtárssal, a fűtőház személyzeti vezetőjével beszélgettünk.

— Mint látható, gőzöseink elköltöztek, hogy helyet adjanak a jövő korszerű vontatójárműveinek, a dieselmozdonyoknak — mondotta. — Már megkezdődött a régi mozdonyszín átépítése. Márciusig körülbelül 40—42 darab dieselmozdonyt kapunk. Az év végére ez a szám megkétszerezódik. A számok mutatják, hogy *az 1959-es esztendő fűtőházunknál milyen fejlődést hozott.*

— *Milyen vonatokat továbbítanak majd a fűtőházhoz tartozó dieselmozdonyok?*

— A dieselek személy- és teherforgalomra egyaránt használhatók, sőt, a gurítódombokon is jól beváltak. A dieselvontatású vonatok nemcsak *Rákos* körzetében hanem *Budapest* valamennyi nagy állomásáról, illetve állomására közlekednek majd. Előnyük — ellentétben a gőzösökkel —, hogy szerelésre nem kell betérniük a fűtőházba. Például: ha egy mozdony megérkezik a Déli-pályaudvarra, ott esetleg üzemanyagot vételez, és tovább szolgálatképes. A mozdonyok és a személyzet vezénylése Rákosról történik.

— Büszkék vagyunk arra, hogy nálunk létesül az első diesel-fűtőház. Ezt kitüntetésnek érezzük. Valamennyiünk nevében ígérhetem, hogy *legjobb tudásunkat állítjuk a korszerűsítés útján haladó vasút szolgálatába* — fejezte be nyilatkozatát *Fábián* elvtárs.

Az ígéret valóraváltásának előlegezett biztosítéka, hogy a rákosi fűtőház dolgozói eddig is az élvonalban jártak.

Kovács József

Felhívás bajtársi találkozóra

A VI. hadosztály vörös rohamzászlóalj (aradi különítmények, huszárok, vadászok, tüzérek), valamint a 33. aradi vörös gyalogezred volt katonái, akik 1919-ben a Felvidék, valamint a román frontszakasz harcaiban részt vettek, közöljék címüket Popov Pál volt zászlóalj parancsnokkal, Budapest, V., Sörház utca 33. (KETI) a jubileumi találkozó előkészítése, az 1919-es eseményeknek, élményeknek egybegyűjtése és feldolgozása céljából.

A Szovjetunió hétéves tervének számaiból

Az ipari termelés volumene 1959—1965 között 80%-al emelkedik.

A vasút beruházása 7 év alatt 110—115 milliárd rubel lesz. 1952—1958 között 59.3 milliárd rubelt fordítottak ilyen célra.

7 év alatt 15 millió lakás épül, több mint a szovjethatalom első 40 éve alatt együttvéve.

A vasúti teherforgalom 1959—1965 között 39—43%-kal emelkedik.

A mezőgazdasági termelés a 7 éves terv végére eléri a jelenleginek 1.7-szeresét.

1959—1965 években a főiskolákat 2,300.000 szakember hagyja el. Az elmúlt 7 év alatt 1,700.000 szakembert képeztek ki a főiskolákon.

„Nekem nagy örömet okoz, ha másokon segíthetek"

— Nálunk jól dolgoznak a bizalmiak, minden hónapban pontosan beszedik a tagdíjat. — Nem egy szakszervezeti bizottsági elnöktől kap ilyen választ, aki a bizalmiak munkája iránt érdeklődik. Meglepő ez a válasz. Meglepő azért, mert szinte úgy tűnik, mintha a bizalminak egyéb feladata nem lenne, mint a csoportjába tartozó szakszervezeti tagoktól beszedni a tagdíjat.

Persze ezt a jelenséget nem lehet általánosítani. Szép számmal találhatók olyan bizalmiak is, akiknek — amellett, hogy a munkában példát mutatnak, pontosan elszámolnak a tagdíjjal — arra is jut idejük, hogy segítsék a szakszervezeti bizottság munkáját, törődjenek dolgozótársaik ügyes-bajos dolgaival. Nos, ezúttal ilyen bizalmit szeretnék bemutatni az olvasónak.

Akire mindig lehet számítani

Windhoffer Kálmánné Győr-állomás kereskedelmi szolgálatnál mint visszkereső dolgozik. Öt éve bizalmi. Azelőtt társadalmi munkásként dolgozott. Évek során sok hasznos tapasztalatot gyűjtött, annál is inkább, mivel nála a bélyegek kiosztása, a tagdíj beszedése, a bizalmi munka kis töredékét jelenti csupán.

Windhofferné azok közé a bizalmiak közé tartozik, akiknek áldozatkész munkájára, segítségére mindig lehet számítani. Ezt *Ódor* elvtárs, a csomópont szakszervezeti bizottságának elnöke és azok a dolgozók tudják legjobban, akiknek segített, ha bajba jutottak, ha családi problémájuk volt. Népszerűségét, dolgozótársai szeretetét és megbecsülését éppen azzal vívta ki, hogy még senkinek sem tagadta meg a segítségnyújtást.

A 41 éves *Kocsis Imre* mozdonyfűtő volt. Súlyos betegsége miatt azonban néhány évvel ezelőtt levették a gépről és éjjeliőrnek osztották be. Makacs betegsége tovább gyötörte. Tavaly például háromszor operálták. A harmadik műtét után olyan rossz bőrben volt, hogy alig lézengett.

— Küldjük szanatóriumba, hadd szedje össze magát — javasolta *Windhofferné* az SZB-elnöknek. Elküldték. Időközben *Kocsisné* is beteg lett, s ott volt öt gyerek. A beteg szülők miatt nagy bajba jutott a család. A bizalmi azonban nem hagyta cserben őket. Javaslatára a szakszervezeti bizottság egyik gyereket üdülni küldte. Egy másik kislányt a Kaposvári Leánynevelő Intézetbe javasolt felvételre. Személyesen írta meg a kérelmet a 3. szakosztályhoz. Ez is sikerült.

Kocsisné hamarabb felgyógyult, mint férje. S hogy a gyerekek ne nélkülözzenek, ugyancsak *Windhofferné* javaslatára a múlt év őszén felvették takarítónőnek az állomásra. *Kocsisné* azóta szakszervezeti tag, s férjével együtt *Windhofferné* csoportjába tartozik.

Munkaidő után sem rest

Decemberben *Rémi Antal* vezető főraktárnok kérésére járta ki, hogy megkapja két év óta esedékes bundáját. Egy másik dolgozónak a kislánya elhelyezésében segédkezik. Az 1959. évi üdültetési tervet is elsők között beszélte meg csoportjával és juttatta el az üdülési felelősnek. Segélyügyekben is körültekintően jár el. Környezettanulmányozás nélkül egyetlen esetben sem javasol senkit sem segélyre.

Amikor a szakszervezeti bizottság irodájában a bizalmiak munkájáról beszélgettünk, *Windhoffernéről* úgy vélekedtek az elvtársak, hogy nemigen akad olyan probléma — természetesen, ha az ügy nem szabályellenes —, amit ő ne tudna elintézni. Ha napközben nem sikerül, munkaidő után keresi fel az illetékeseket, az intézkedik.

— Ha valamit sikerül elintéznem, jobban örülök mint az, akin segítettem — mondja. — *Nem tudom ki hogy van vele, de nekem nagy örömet okoz, ha valakin segíthetek. Pedig de sokszor előfordult már, hogy népszerűtlen feladatot is el kellett végeznem. Én azonban azt tartom, hogy nem lehet jó bizalmi az, aki csak a könnyű, a népszerű feladatokat végzi el, aki nem szívesen segít bajba jutott dolgozótársain.*

A pályaudvari hangosbemondók

érthetőségét sokszor kifogásolják. De talán néha jobb is, ha nem hallható a bemondott szöveg. Sok helyen ugyanis nem törődnek a szabatos és helyes kifejezés mellett az udvariassággal sem.

Okulásként egyetlen példát említek. Február 11-én Nyíregyházán az 1706 sz. gyorsvonat érkezése után (de feltételezhetően máskor is így mondják) ezt hallottuk:

— Az utazóközönség menetjegyét a kijáratnál *adja le*, vagy továbbutazásra érvényes jegyét *mutassa fel!*

Mi lenne, ha *szíveskednének* egy kicsit udvariasabb formában kérni ezt?

Ne feledjük, hogy az utasok vasútunk ügyfelei, akik iránt nem mellőzhetjük az udvarias beszédet és tájékoztatást.

Kovács József

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** 2 szoba, komfortos, háztartási áramos, 34 forint bérű MÁV-lakásomat 1 szoba, komfortosra. A kisebb szobában albérlő van. A költözködési költséget megtérítem. Telefon: 292—709 (7—15 óráig) Cserhalmi Ilona.

— **Köröndi** 2 szobás, komfortos lakásomat elcserélném hasonló, nem szolgálati budapestire. Telefon: 112—188.

— **Nyíregyházán** levő 2 szoba-konyhás, fürdőszobás intézeti lakásomat elcserélném miskolci, vagy esetleg budapesti lakással. Kontra György intéző, Miskolc, személy pu.

Nemzetközi élet

VALAHA ÉS MOST

Írta: A. Simoens

A két világháború között történt.

Sok tizezer magyar gyerek került külföldre, hogy megmeneküljön a nyomortól és az éhségtől. El lehet képzelni, mi ment végbe a szülők szívében, akik nem tudták etetni, ruházni gyermekeiket, és arra kényszerültek, hogy az ismeretlenbe küldjék őket. Ebben az időszakban Horthy és fasisztáinak Magyarországa valóban a sötét nyomor országa volt.

A gyermekek közül sokan jöttek Belgiumba. Jó részüket munkáscsaládoknál helyezték el. Ezek között volt egy kislány, akit egy Courtrai környéki (Flandre Occidentale tartomány) belga vasutas család fogadott be. A kis magyar lányt olyan szeretettel és gyöngédséggel fogadták, mintha saját gyermekük lenne.

Az évek múltak. A kislány növekedett, iskolába járt a többi flamand gyerekkel. Tökéletesen beszélte a nyelvünket, és rövidesen az iskola egyik legjobb növendéke lett. A vasutas büszke volt magyar kislányára. A legnagyobb szeretettel vette körül. A kislány is nagyon szerette a „belga" szüleit, és az egyetlen gond, ami kicsi szívét nyomta, az volt, hogy olyan messze volt igazi szüleitől és szülőföldjétől.

Nem sokkal a második világháború előtt a leány hazatért szülőföldjére. Örült szülei viszontlátásának, mégis bánattal telt szívvel hagyta el Oscar van Doorn családját, ahol tíz évet töltött.

Magyarországra való visszatérése után is állandóan levelezett a Doorn-családdal, akik még a reményét is elvesztették, hogy valaha viszontláthatják magyar lányukat. Az idő múlt, ismét háború rázkódtatta meg a világot, de a levelezési kapcsolat továbbra is fennmaradt.

*

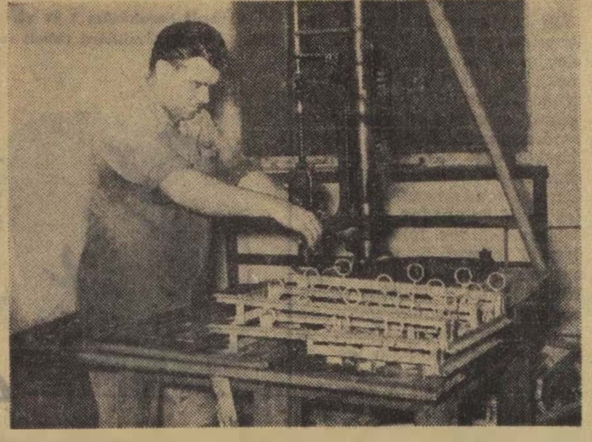
Egy szép napon Oscar van Doorn azt hallotta, hogy egy vasutas csoport készül a magyar—belga labdarúgó-mérkőzésre Budapestre. Azonnal felötlött a gondolatában, hogy ez az utazás kiváló alkalmul szolgálhat arra, hogy felkeresse „kislányát", és szinte legelsőként jelentkezett az útra.

Az utazás kellemes körülmények között zajlott le. November 21-én tizenhat fáradt, de boldog belga vasutas érkezett Budapestre. Oscar első gondja az volt, hogy érdeklődjék „leánya" után, aki már vasárnap reggel felkereste őt a szállóban, és az egész napot együtt töltötték.

A kislányból 38 éves asszony lett, akinek 18 éves lánya van, és sokkal jobb körülmények között él, mint valaha az anyja. Természetesen vannak még kívánságaik — mint ahogy mindannyiunknak van —. Oscar van Doorn azonban nagy megelégedéssel állapította meg, hogy leánya nem a sötét nyomor Magyarországában él, hanem olyan országban, ahol a munkásoknak nem kell félniük attól, hogy mit hoz a holnap.

Oscar a munkásokra jellemző nyíltsággal bevallotta nekem, hogy előzetesen igen rossz véleménnyel volt Magyarországról. De a „leányával" történt találkozás, s a háromnapos budapesti tartózkodás felnyitotta a szemét.

A viszontlátás reményében búcsúzott Pesttől s leányától, mert Oscar biztos abban, hogy vissza fog még térni Magyarországra. S ma már nemcsak magyar leányát szereti, hanem az új Magyarországot is.



Együd Sándor többszörösen kitüntetett dolgozó távberendezőkeret menetvágásán dolgozik a Távközlő és Biztosítóberendezési főnökség Nyugati pályaudvari munkahelyén.

(Kovács Géza felv.)

BVSC-BÁL

Nagyszabású sportbált rendez március 14-én a *Marx Károly Közgazdasági Egyetem* aulájában és összes termeiben a BVSC. A bálteremben dr. *Holéczy Ákos* tánczenekara, a bárban ifjúsági jazz, az étteremben pedig *Kócze Gyula* és zenekara játszik, énekel *Mindszenty István*. A bálteremben fellépnek: *Vámosi János, Zárai Márta, Kovács Erzsi* és *Ákos Stefi*.

Jegyek elővételben kaphatók a BVSC Thököly út 41. szám alatti klubhelyiségében és az üzemi közönségszervezőknél.

A törvényesség nevében

A törvényesség nevében emelünk szót a miskolci igazgatóság mellett működő — a személyvonatok késését vizsgáló bizottság által alkalmazott felelősségrevonások ellen. A vizsgálatok szükségességét nem vonjuk kétségbe. Sajnos, még bőven akad tennivaló a vonatkésések csökkentését illetően. Az is helyénvaló, hogy azokat a dolgozókat, akik hanyagul látják el a szogálatot, felelősségre vonják. Amellett azonban nem lehet elmenni szó nélkül, ahogyan a miskolci igazgatóság területén a felelősségrevonás történik.

Íme, egy példa a sok közül. 1959. január 2-i keltezéssel az igazgatóság helyettes vezetője Miskolc pályaudvar állomásfőnökségén keresztül értesítette *Kopasz János* jegyvizsgálót, hogy 1959. január 2-án az 1529. számu személyvonat 28 perces késéséért — a vonat állítólag őmiatta késett — büntetésből egy hónapig vonatfékezőnek osztják be és egyidejűleg fegyelmi eljárást indítanak ellene. Hasonló értesítést kapott *Szász Ottó, Ujvári István* és *Balázs Erzsébet* jegyvizsgáló, valamint *Juhász Sámuel* és *Lovas Barna* vonatvezető.

A bizottság ott követte el a hibát, hogy fegyelmi eljárás nélkül hozott ítéleteket. Hogy ez így történt, annak mindenekelőtt az az oka, hogy nem hallgatták meg az illetékes szakszervezeti szervek véleményét.

Gyümölcsöztetjük a tanultakat

Január 12—18-ig *Zamárdiban* részt vettem az SZB-elnöki tanfolyamon, ahol jól képzett előadók segítségével, nagyon hasznosan töltöttük időnket. Tudásban gyarapodva tértünk vissza munkahelyünkre, ahol mindent elkövetünk, hogy a tanultakat gyümölcsöztessük.

Ezúton mondok köszönetet a szakszervezet elnökségének a tanfolyam szervezéséért, a jó ellátásért.

Igérjük, hogy a termelésből kiesett időt jó munkával pótoljuk.

Klein Jenő SZB-elnök

Sztálinvárosi Pft. Főnökség

A szegedi vasutasok pártmegbizatása

Jelentős tanácskozás színhelye volt február 8-én a szegedi igazgatóság tanácsterme. Kommunista aktívák, vezetők, társadalmi munkában kitűnt pártonkívüliek gyűltek össze, hogy meghallgassák *Fehér* elvtársat, a Csongrád megyei pártbizottság másodtitkárát, aki pártunk agrárpolitikájáról tartott előadást.

Az előadó közvetlen hangon beszélt a gyakorlati tennivalókról és kérte a megjelentek segítségét. Elmondotta többek között, hogy a kisvasút mellett levő *Domaszék* és *Székkutas* községben nagy szükség van a meggyőző szóra. Segíteni kell a parasztságot, hogy megtalálja az utat a jobb létet jelentő szocialista mezőgazdasághoz. *A megyei pártbizottság a szegedi vasutas kommunistákat bízta meg a két község segítésével.*

Fehér elvtárs hangsúlyozta, hogy nem olyan patronáló munkáról van szó, hogy a parasztok helyett elvégezzük a kapálást, aratást, hanem elsőben arról, hogy politikai segítséget nyújtsunk.

Lelkes és bizakodó volt a megjelentek hangulata. Szinte egyszerre mondtuk, *„örömmel vállaljuk a megbízatást és becsülettel eleget fogunk tenni."* Mindenki megtiszteltetésnek vette a megyei pártbizottság bizalmát.

T. K.

Itsár József művezető és Tóth Kálmán esztergályos a pusztaszabolcsi lókműhely dolgozói, egy keresztfejcsapszegágy javításának teendőit beszélik meg.

(Kovács Géza felv.)

A Tanácsköztársaság kikiáltásának közelgő 40. évfordulója alkalmából közöljük ezt a visszaemlékezést.

— Nyomolvasók jártak nálam tegnap délután . . . — ujságolta Kóczián bácsi a napokban.

— Miféle nyomolvasók? — kérdeztük csodálkozva.

— Hát, az úttörők, akik a Tanácsköztársaság emlékeit gyűjtik. Elmondtam nekik, mennyi minden történt velem abban az időben, s ők szépen felírtak mindent.

— Ha nekünk is elmondaná, mi is örömmel feljegyeznénk.

S Kóczián József, a Landler Járműjavító 70 éves nyugdíjasa, az egykori vöröskatona szívesen teljesítette kérésünket.

Felépítettük a Marx-hidat

Együtt a bolsevikokkal

Az első világháború idején engem is bevonultattak a monarchia hadseregébe. Magamra kellett öltenem a K. u. K. zöldesszürke egyenruháját, velem is megtanultatták, hogyan kell német vezényszóra sorakozni, szuronyt szegezve rohamozni, s utána kivittek a frontra. Marhavagonban utaztam a nagy „vágóhídra", hogy ha kell, életemet adjam a császár dicsőségéért.

Képzelhetik, milyen örömmel mentünk. Nem is hadakoztunk sokáig az orosz fronton. Idejében eldobtuk a fegyvert és inkább a hadifogságot választottuk. Csinálja tovább, aki akarja . . .

Először Szibériában dolgoztunk. Ott megtanultam oroszul. Később Ukrajnába vittek bennünket mezőgazdasági munkára, azután meg Harkov közelébe egy kohóüzembe. Mint ipari szakmunkást elkülönítve, úgynevezett „iparos barakkban" tartottak bennünket. Mi fontosak voltunk, hiszen a kohóüzem karbantartását végeztük.

1917-ben Harkovba is megérkeztek a szibériai száműzetésből szabadult kommunisták, akik a forradalomra agitáltak. Felvettük velük a kapcsolatot és együtt sztrájkoltunk az orosz munkásokkal. A kommunista agitátorok szavai nyomán egyre világosabban láttam, mit kell tenni, hogy rendbehozzuk a vérző világ dolgait. Magam is agitálni kezdtem. Röplapokat írtam és kiragasztottam a táborban. Ilyen szöveg állt rajtuk: „Nekünk is példát kell venni az orosz munkásoktól. Ha hazajutunk, mi is kergessük el a népnyúzó burzsoákat!"

Kijevben voltam, amikor győzött a bolsevikok forradalma. Egyszeriben szabaddá lettünk. Indulhattunk haza abban reménykedve, hogy nálunk sem késhet sokáig a forradalom. 1918 márciusában sikerült átlépnem a demarkációs határt. De a monarchisták elfogtak és egy galíciai kisvárosban, Szamborban újra felszereltek. Elhatároztam, ha törik, ha szakad, én megszököm abból a pokolból. Ugy is tettem. Az egyik éjszaka kiszöktem a katonai táborból és a hegyek között napokig vándoroltam Magyarország felé.

Sikerült eljutnom Budapestre. Akkoriban Lukasich tábornok uralta a hadsereget és könyörtelenül agyonlövette a katonaszökevényeket. Családom rábeszélésére jelentkeztem a parancsnokságon. Haza sem engedtek, hanem Erdélybe vittek, Lukfalvára, a hazatért hadifoglyok táborába.

Gyakorlatoztattak bennünket, hogy azután az olasz fronton keressük tovább a monarchia dicsőségét. Sikerült elkerülnöm a frontszázadból és újra Budapestre jöhettem. Itt a vasútörségnél teljesítettem szolgálatot. Az őszirózsás forradalom az újpesti vasútállomáson talált.

Daltanulás a műhelyben

Néhány héttel később már az Istvántelki Főműhelyben, az öntödében dolgoztam. 1919 tavaszán, amikor győzött a proletárforradalom, én tanítottam meg az embereket az öntödében az Internacionáléra.

„Ez a harc lesz a végso, csak összefogni hát
És nemzetközivé lesz, holnapra a világ!"

E dal ütemére lépkedtünk, amikor fegyverbe szólított bennünket a proletárhatalom. Ujra katona lettem, de most már magam is így akartam. Politikai megbízottként kerültem a vasútezred első építő századához.

Hidat vertünk a Hernádon

Az Istvántelki Főműhelyben három vasútépítő szerelvényt állítottak össze. Első feladatul azt kaptuk, hogy az intervenciósok által felrobbantott hernádnémeti vasúti híd helyébe újat építsünk. Alighogy odaértünk a Hernád partjára, a csehek megtámadtak bennünket. Heves harcban vertük vissza a támadókat, hogy megtartsuk ezt a fontos hídfőállást.

Eleinte nehezen ment az építés. A század nem volt elég fegyelmezett. Élelmezésünk gyenge volt, ezért sokan a munka helyett inkább a környékbeli falvakat járták. Ilyen körülmények között nem volt könnyű a politikai megbízott dolga. Mégis sikerült elérnem, hogy megváltozzon a helyzet és 8 órás váltásokkal szüntelenül folyjék a munka.

Nyolc hetet kaptunk a híd felépítésére, de mi hat hét alatt végrehajtottuk a feladatot. A 150 méter hosszú vasúti hidat Marx-hídnak neveztük el. Erős alkalmatosság volt ez, kibírta a legnehezebb szerelvényeket is. Nemcsak dicséretet kaptunk a parancsnokságtól, hanem jutalomképpen több ezer cigarettát is. Ez igen nagy dolog volt akkoriban.

A következő feladatunk az volt, hogy Tiszafürednél is rendbehozzuk a hidat. Ezt a munkát sajnos már nem tudtuk befejezni, mert visszavonulásra késztetett bennünket az intervenciósok túlereje.

Az ellenforradalom idején is szervezkedtünk

Porba hullt a vörös zászló. Az ellenforradalom tiszti különítményei garázdálkodtak mindenfelé. Engem is kerestek, de sikerült megszöknöm előlük.

Mi, kommunisták sohasem adtuk fel a reményt, hogy egyszer még újra lesújthatunk az uri rendre. Hiába tiltották be a vasutasok szervezkedését, igyekeztünk rendezni sorainkat. Magam is a szakszervezet illegális osztálybizalmija voltam. 1941-ben feljelentettek izgatás miatt. „Még itt a műhelyben létezik egy istentelen kommunista, aki a hazafias munkásságot mételyezi" — írta a feljelentőm.

Az egyik korabeli újság „Izgató kommunista" címmel ezt írta rólam: „Kóczián József MÁV lakatos csoportvezető munkatársai előtt azzal kérkedett, hogy a proletárdiktatúrában politikai megbízott volt és arról beszélt, hogy megint kommunista uralom lesz. A budapesti büntetőtörvényszék ötös tanácsa a rendtörvénybe ütköző izgatás vétsége miatt egyhónapi fogházra ítélte, de a büntetés végrehajtását felfüggesztette. Az ügyészség semmiségi panaszára a Kúria ma a vádlott büntetését 3 hónapi fogházra emelte fel és mellőzte a büntetés felfüggesztésére vonatkozó rendelkezést."

A három hónapot börtönben töltötte Kóczián bácsi, de ezután már nemsokára megjött a szabadság, virradat követte az ellenforradalom negyedszázados éjszakáját. Végeszakadt a tengernyi szenvedésnek.

Ezt mesélte el a nyomolvasó úttörőknek Kóczián bácsi, a veterán harcos, hadd tudják a fiatalok, hogyan küzdöttek, mennyit szenvedtek apáik, nagyapáik a munkásnép szabadságáért.

Lőrincz János

KÉPEK A JEGYNYOMDÁBÓL

Szepesi László vállalati főnök, Vegh Vince raktárnok és Überhardt Margit az elszállításra váró jegyek milliói között.

Rép Józsefné és Kovács Klára tanuló írjegyeket készítenek elő kiszállításra.

Kármán László tömöntő érdeme, hogy ma már a nyomdában ólom helyett PVC anyagot használnak a klisék készítésére. Ezzel a klisék nyomásteljesítménye megsokszorozódik és jelentős mennyiségű ólmot takarítanak meg.

(Kovács Géza felv.)

A gépészeti szakszolgálat feladata az 1959. évi szállítási tervek teljesítésében

Írta: Tölgyes Lajos szakosztályvezető.

Az elmúlt esztendő a sikerek éve volt. Ez a megállapítás nemcsak a vasútra vonatkozik, hanem népi demokráciánk egészére, minden szektorára. Minket természetesen közelebbről a vasúti szállítás érdekel.

Az elmúlt évben érte el a vasút fennállása óta legnagyobb teljesítményét. Azt már megszokták vasutas dolgozóink, hogy minden évben ugyanezt mondjuk: *„A jövő évben még nagyobb feladatok várnak vasutunkra."* Ez a szocialista építés alaptörvényéből ered, minden évben többet és jobbat termelünk, és ennek következtében minden évben jobban élünk, szebb az életünk.

Fontos és szükséges elemezni az elmúlt év szállítási feladatait a gépészeti szakosztály szempontjából, mert a tanulság levonása fontos ahhoz, hogy az idén jelentkező szállítási feladatokat is megoldhassuk.

Ismeretes, hogy az elmúlt évben 74 millió tonna árut szállítottunk el, 9,1 százalékkal többet, mint 1957-ben és 16 százalékkal több utast szállítottunk, mint az előző évben. A vonatkéséseket európai átlagszintre csökkentettük. Nyáron a személyszállító vonatok 3 százaléka késett, ősszel, a legnagyobb forgalom idején 5 százalék körül mozgott a késett személyszállító vonatok száma.

Kétségtelenül minden vasutasnak oka van büszkélkedni az elmúlt év teljesítményeivel. Ezt annál is inkább hangsúlyozni kell, mert *ezek a sikerek 150 ezer vasutas dolgozó egységes erőfeszítésének eredményei.*

Vajon mi tette lehetővé az elmúlt év sikereit?

Talán megszaporodott kocsiparkunk, megnövekedett a vonóerőnk, lényegesen jobbak és korszerűbbek lettek állomási berendezéseink? Erre sem lehet nemmel felelni, de korántsem ez játszotta a döntő szerepet. Különösen a teherkocsiparknál rossz a helyzet, hiszen több teherkocsit selejteztünk, mint amennyit beszereztünk. A magyar vasutak krónikus teherkocsi-hiánya tavaly is megvolt, s még az idén is meglesz.

Valamivel erősödött vontatóparkunk, mert 15 darab 600 lóerős, 1 darab 400 lóerős dieselgép és 24 darab 424-es sorozatú mozdony állt csatasorba; igaz, hogy 29 korszerűtlen gőzgépet kiselejteztünk. Ez az erősödés nem teszi ki a 9,1 százalékot, amivel megnőtt szállítási teljesítményünk, tehát valamilyen más dolognak kellett történnie, hogy a MÁV a szállítási feladatokat olyan sikeresen ellátta.

Egységben, fegyelmezetten

A legfontosabb és a sikernek egyik döntő forrása volt a 150 ezer vasutas egységes, fegyelmezett akarata. Felvethetné valaki, hogy a vasutas azelőtt is fegyelmezett volt. Ez igaz, de most ehhez lelkesedés is párosult, ami a megváltozott életkörülményekből táplálkozott.

Sokat hangoztattuk éveken át, hogy a jó vasúti munka legfontosabb feltétele a vasutas biztonságérzete, a biztos jövő. Ez a biztonságérzet most minden vasutast, de minden hazáját szerető polgárt eltölt. Tudja mindenki a vasúton, ha fegyelmezetten végzi el a munkáját, ha betartja a népi demokrácia törvényeit, betartja a MÁV utasításait, akkor egy hajaszála sem görbülhet meg, biztos a holnapja, holnaputánja, egész élete és ami még a vasutasoknál különösen fontos: a nyugdíja is.

A vasutasok tábora munkájával bizonyította, hogy harcos híve a szocializmus építésének. Kommunisták, pártonkívüliek, soha olyan egységben nem dolgoztak a vasúton, mint most.

A sikereknek egyik alapja tehát a biztonságérzet és a biztos szocialista jövő tudata.

Egy másik fontos emelő volt a munka sikeres vitelében a munkaverseny. Korántsem csapunk akkora hűhót a munkaverseny körül, mint az ellenforradalom előtt. Akkor statisztikák százai készültek a versenyről és mégsem voltak akkora sikerek, mint amilyenek a múlt évben születtek statisztikák nélkül. A szakszervezeti bizottságok versenyszervezési tevékenységét bizonyítják az eredmények. Például a MÁV 1958. évben százelegytonnára számítva 8,67 kg-ra teljesítette a fajlagos szénfogyasztási tervét. Az Országos Tervhivatal tervszáma erre az évre 9,20 kilogramm volt, az 1957. évi tényszám pedig 9,07 kilogramm.

Mi rejlik e szám mögött? A jól kiterhelt vonatok, a mozdonyok jól karbantartott állapota, a munka jobb megszervezése. 1958-ban 20 millió százelegytonnával többet szállítottunk, mint 1957-ben. A tehervonatok átlagos terhelése az 1957. évi 729 tonnáról 745 tonnára emelkedett. Az 1958. évi tervszám 724 tonnájához képest is 21 tonna az emelkedés.

A vezetők és beosztottak kapcsolata

Az elmúlt év sikereinek indítéka volt az is, hogy a vasút vezetése közelebb került a végrehajtó szolgálathoz. A központi vezetés irányelveit a végrehajtó szolgálat öntevékenységével toldotta meg. A vasúti főosztálynak egyik irányelve az volt, hogy mivel kevés a kocsi az áru elszállításához, kétféle lehetőség kínálkozik: a kocsik raksúlyának kihasználása és a kocsiforduló meggyorsítása. Célkitűzésében mindkettő kereskedelmi és forgalmi tennivaló, a megoldás természetesen összvasutas feladat.

A kocsiforduló-idő leszorításának megvannak az objektív akadályai, nem lehet a végtelenségig feszíteni. Négy nap alá vinni a kocsifordulót, nagy erőfeszítésekbe kerül és nem olcsó megoldás. Olcsóbb és hasznosabb a kocsik raksúlyának kihasználása. A főosztály intencióit a külszolgálat kitűnően végrehajtotta. *Az egy kocsira eső raksúly emelésével döntően sikerült a kocsihiányon segíteni.*

(Folytatjuk.)

Kétéves a szakszervezet műszaki tanácsa

1957 februárjában hívta életre szakszervezetünk elnöksége a műszaki tanácsot. A kétéves működést értékelve megállapíthatjuk, hogy a műszaki tanács beváltotta a hozzáfűzött reményeket. A műszaki dolgozók és a szakszervezet elnöksége közötti kapcsolatot mindkét részről elismeréssel ápolja.

Mivel foglalkoztunk?

Ezt az elismerést kiérdemelni nem volt könnyű. A kezdeti nehézségeken a tanács túljutott — bár közben a létszáma 19 főről 13-ra csökkent. — Ma már a vasút 20 vállalatánál kiépített üzemi szerve foglalkozik a hiányosságok feltárásával, megszüntetésével és a műszaki dolgozók legfőbb problémáinak egybegyűjtésével, orvoslásával. Legeredményesebben az *Északi*, és a *Szombathelyi Járműjavítóban* dolgoznak.

Nem kívánjuk mindenre kiterjedő részletességgel ismertetni a tanács munkáját, a jelentősebb eredmények azonban helyet kérnek. A tanács a szakszervezet elnöksége útján szorgalmazta és javaslataival segítette a műszakiak béremelési, premizálási és ruhaellátási ügyét. Jelenleg is napirenden tartja a túlóráztatással és a fiatal mérnökök alkalmazásával, szakmai továbbképzésével kapcsolatos problémákat.

A múlt év tavaszán újítási pályázatot hirdetett a tanács. A beérkezett számos és értékes tanulmány, javaslat azt bizonyítja, hogy dolgozóink érdeklődésének ily módon való felkeltése helyes volt.

Külföldi tapasztalatcserék érdekében felvette a kapcsolatot az európai népi demokratikus országok megfelelő szerveivel. Az 1958. évi lipcsei nemzetközi vásárra már lehetővé vált kéttagú delegáció küldése.

Tevékenyen részt vett a tanács az újítómozgalom népszerűsítésében. A mozgalom tízéves fennállásának méltó ünneplésére szervezett újítási kiállítás modelljeinek elkészítését üzemi szerveivel karöltve segítette. Ezenkívül aktívával rendszeresen végzi az elutasított újítási javaslatok felülvizsgálatát.

A *Technika Háza* és a *Közlekedéstudományi Egyesület* vasúti vonatkozású előadásait számontartja és felhívja ezekre a dolgozók figyelmét. Önálló rendezvényein — ankétokon és előadásokon — a műanyagok vasúti alkalmazásával, a gazdaságos vonattovábbítással és a lipcsei vásár vasúti újdonságaival foglalkozott.

Mivel foglalkozunk?

A tanács a közeljövőben a gazdaságos vonattovábbítás módszereinek terjesztésével, a járművek javítási idejének csökkentésével, az anyagellátás javításával, az építkezéseknél tapasztalt hiányosságok kiküszöbölésével és a munkaverseny kiszélesítését elősegítő javaslatok kidolgozásával kívánja előbbre vinni szocialista vasútunk építését.

Bajza Endre

Az új nyugdíjtörvény egyes pontjainak részletes ismertetése

Rokkantsági nyugdíj:

Rokkantsági teljes nyugdíj jár annak a megrokkant dolgozónak, aki az életkorához előírt szolgálati idővel rendelkezik, az alábbi táblázat szerint:

22 éves életkorig 2 év, korkedvezményre jogosító munkakörben 2 év,
22—25 éves életkorig 4 év, korkedvezményre jogosító munkakörben 3 év,
25—30 éves életkorig 6 év, korkedvezményre jogosító munkakörben 4 év,
30—35 éves életkorig 8 év, korkedvezményre jogosító munkakörben 6 év,
35—40 éves életkorig 11 év, korkedvezményre jogosító munkakörben 8 év,
40—45 éves életkorig 14 év, korkedvezményre jogosító munkakörben 10 év,
45—50 éves életkorig 17 év, korkedvezményre jogosító munkakörben 12 év,
50—55 éves életkorig 20 év, korkedvezményre jogosító munkakörben 15 év,
55—60 éves életkorig 23 év, korkedvezményre jogosító munkakörben 18 év.

Átmenetileg a rokkantsági teljes nyugdíjhoz szükséges szolgálati idő a 35—60 éves korú dolgozónál 1969-ig fokozatosan évenként, a táblázatban feltüntetett időre emelkedik.

Rokkantsági résznyugdíjra jogosult az a dolgozó, aki a rokkantsági teljes nyugdíjhoz szükséges teljes időt még nem szerezte meg, azonban legalább 10 évi szolgálattal rendelkezik. Természetesen, akinél életkoránál fogva rövidebb szolgálati idő elegendő, az is teljes rokkantsági nyugdíjra jogosult.

A rokkantsági teljes nyugdíj összege attól függ, hogy a dolgozó hányadik csoportbeli rokkant és rokkantságát üzemi baleset vagy foglalkozási betegség okozta-e? Csoportonként és rokkantságot okozó feltételektől függően a rokkantsági teljes nyugdíj a bérnek alábbiakban felsorolt százaléka:

I. csoportbeli rokkant törzsnyugdíja:

a) üzemi balesetből vagy foglalkozási betegségből eredő rokkantság esetén a munkabér 70 százaléka.

b) egyéb okból eredő rokkantság esetén a munkabér 60 százaléka.

II. csoportbeli rokkant törzsnyugdíja:

a) üzemi balesetből vagy foglalkozási betegségből eredő rokkantság esetén a munkabér 65 százaléka.

b) egyéb okból eredő rokkantság esetén a munkabér 55 százaléka.

III. csoportbeli rokkant törzsnyugdíja:

a) üzemi balesetből vagy foglalkozási betegségből eredő rokkantság esetén a munkabér 60 százaléka.

b) egyéb okból eredő rokkantság esetén a munkabér 50 százaléka.

A rokkantsági rész-törzsnyugdíj összege annyiszor két százalékkal csökkentett összege a munkabérnek, ahány év a rokkantsági teljes nyugdíjhoz szükséges időből hiányzik. A rokkantsági teljes vagy résznyugdíj férfiaknál 60, nőknél 55 év betöltése után a rokkantság súlyosbodása miatt nem emelhető fel, kivéve, ha a rokkantságot üzemi baleset vagy foglalkozási betegség okozta. A rokkantsági teljes és résznyugdíjhoz, valamint az öregségi teljes és résznyugdíjhoz kiegészítésként 1929. év január 1. napja óta munkában töltött minden teljes év után a törzsnyugdíj egy százaléka járul.

(A nyugdíjösszeg alsó s felső határa megegyezik az előző lapszámunkban az öregségi nyugdíj vonatkozó részével.)

ZAMÁRDI JEGYZETEK

A vasútvonal és a műút, mint szürkés színű pántlika kígyózik a Balaton déli partján. A táj kihalt. Az üdülők, villák, nyaralók csendesek.

Nem így a zamárdi vasutasüdülő. Ott január közepe óta hétről hétre telt ház van. De ezúttal nem pihenni, szórakozni vágyók keresték fel az üdülőt. A szakszervezet SZB-elnöki tanfolyamának hallgatói töltenek ott hat napot, hogy felfrissítsék ismereteiket, kicseréljék tapasztalataikat.

Ottjártunkkor a munkavédelemmel és munkásellátással ismerkedtek a harmadik csoport résztvevői, akik szinte kivétel nélkül társadalmi munkában látják el szakszervezeti teendőiket. Tanulásra, elméleti tudásuk növelésére nem sok idejük jut. Nem feltűnő hát, hogy az előadásokon szorgalmasan jegyzetelnek, a csoportos beszélgetéseken pedig szinte ontják a kérdéseket.

— *Mi a véleménye a tanfolyamról?* — tettük fel a kérdést az egyik elvtársnak.

— *Nem akarok túlozni, de erre nekünk szinte olyan szükségünk volt, mint a levegőre* — mondotta. — *Annyi újat kapunk a tanfolyamtól, hogy alig győzzük feljegyezni.*

Hasonlóan vélekedtek mások is. Pedig nem könnyű reggel 8-tól este 6-ig tanteremben ülni, előadásokat hallgatni. Azok az előadások és megbeszélések a legtanulságosabbak, amelyeken gyakorlati példák szolgáltatják a vita alapját. A *kecskeméti* gazdasági vasutak SZB-elnöke például egy náluk megtörtént üzemi baleset beszélt és kérte, hogy segítsék megállapítani a felelősöket.

Érdekes vita alakult ki. Az előadó helyesen, hagyta, hogy a hallgatók döntsenek a kérdésben. Az üzemi baleseteket illetően többször is helyesen foglalt állást a *nyírmadai* XVI-os pályamesteri szakasz SZB-elnöke.

Megállapításunk, hogy a tanfolyamból a vitavezetők is sokat tanulnak, sok gyakorlati példa birtokába jutnak.

A hallgatók az étkezésről is sokat beszélnek. Kifejezett kérésük, hogy a konyha dolgozóiról is írjunk, mert változatos, ízletes és bőséges ellátást biztosítanak. Nem sajnálják a dupla adagot sem.

Örömmel teszünk eleget ennek a kérésnek, mert a konyha dolgozói is megérdemlik a dicséretet.

A szakszervezeti munka nyilvánosságának hasznos módszere

Szakszervezeti bizottságunk arra törekszik, hogy a dolgozók véleményét minden kérdésben meghallgassa. Új módszer munkánkban — és nagyon hasznosnak bizonyult —, hogy az SZB-ülés anyagát a tárgyalás előtt 12 nappal jól látható helyen kifüggesztjük. Elértük, hogy például az egyik napirend anyagáról — megtárgyalása előtt — 34 dolgozó mondta el a véleményét, javaslatát.

A szakszervezeti bizottság az anyag tárgyalásánál és a határozathozatalnál figyelembe vette ezeket. A határozatot ismét kifüggesztettük. Január 27-e és február 3-a között 47 dolgozó mondott róla kedvező véleményt.

Ezzel a módszerrel könnyebb, színvonalasabb lett a munkánk és a határozatok végrehajtásának ellenőrzése is biztosítva lesz.

Tótka Károly
mb. SZB-elnök
Szeged-állomás

Ifjúsági Élet

1919 1957 KISZ

Várpalota ismét a fiatalok állomása lesz

A fiatalok lelkesedésében és a szervezeti életben gazdag múlttal rendelkező *Várpalota* állomás ifjúsága újra bontogatja szárnyait. A nemrég megtartott KISZ vezetőség-kiegészítő taggyűlés után megtörtént az ünnepélyes tagkönyv-kiosztás is. A jól sikerült taggyűlésen mintegy

harminc fiatal tett hűségfogadalmat

szocialista hazánk ügye mellett.

A taggyűlés előtti lázas készülődés nem volt hiábavaló. A megyei, a járási és a városi KISZ-bizottság, a szombathelyi igazgatóság, a helyi pártés szakszervezet küldöttei, az állomásfőnök elvtárs és helyettese is eljött a fiatalok közé.

Marton János KISZ-titkár tartott beszámolót a szervezet életéről. Elmondta,

hogyan kell élni annak, aki a piros tagkönyvet a szíve fölött hordhatja.

Utána *Dobánszki* elvtárs városi KISZ-titkár emlékezett meg a Kommunista Ifjúsági Szövetség dicső múltjáról, s azokról az ifjú kommunistákról, akik a nehéz években életüket sem kímélve, hősiesen helytálltak. Szólt a bányász és vasutas KISZ-szervezetek együttműködésének fontosságáról.

Varga József állomásfőnök azt a reményét fejezte ki, hogy

a megújult szervezet méltó örököse lesz elődjének,

amely korábban annyi dicsőséget szerzett az állomásnak. A pártszervezet nevében is megígérte, hogy a KISZ szervezeti életét továbbra is a legmesszebbmenőkig támogatják.

Az ünnepélyes tagkönyvkiosztás után a pártszervezet javaslatára rendezett *„Dupla vagy semmi"* játék következett. A játék célja: szórakozva tanulni és tanítani. A vállalkozó szellemű fiatalokat pénz- és tárgyjutalomban részesítette a szakszervezet és az állomásfőnök elvtárs. A feleletek megmutatták, hogy

az ifik nem állnak rosszul az általános műveltséget illetően sem.

Várpalota állomás ifjúságának jó része megértette, hogy a KISZ-ben a helye. Munka után a központi fűtéses, kényelmes legényszálló könyvtárában, a modernül berendezett foto-szakkörben, a társalgóban vagy a televízió mellett kellemesen töltik el szabadidejüket.

Minden jel arra mutat, hogy Várpalota rövidesen ismét a fiatalok állomása lesz.

Egy takarékossági brigád működéséről

A járműjavító vállalatok után a vasút egyéb szolgálati helyein is rendre alakulnak a takarékossági brigádok. Legtöbbjüknél azonban a kezdeti fellendülést olyan hanyatlás követi, ami szinte semmivé teszi a korábbi eredményeket.

A Székesfehérvári Pályafenntartási Főnökség takarékossági brigádja is nagy akarással látott munkához a múlt év elején. Meg is lett az eredmény. A második negyedév végéig 254 ezer forintos megtakarítást tudtak felmutatni.

Mindenki joggal várta, hogy ezt a figyelemre méltó eredményt az év végéig tovább növelik. Nem így történt. A brigád tagjai elhanyagolták fontos megbízatásukat, a takarékossági mozgalom továbbszélesítését.

Nem mondjuk azt, hogy csupán ennek következménye, hogy a főnökség az 1958-as tervszámait nem tudta teljesíteni. De minden bizonnyal ennek is köze van hozzá.

Amikor a szakszervezet termelési osztálya mellett működő társadalmi aktívák felhívták a helytelenségre a brigád figyelmét, ígéretet tettek, hogy tovább folytatják kézzelfogható eredményt hozó tevékenységüket.

Reméljük, hogy ígéretüket valóra is váltják.

Balázs Imre

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kóródi László, Füzesabony. Az egészségügyi állomásokat nem a vasút, hanem a Vöröskereszt szervezi, így kérésének nem tudunk segítséget nyújtani. Lapozásait visszaküldjük.

Bíró Sándor, Budapest. Pótlék igénylőlapon kérheti a MÁV-tól nyugdíjának felemelését. E lapon a munkahely és a lakóhely szerint illetékes tanács igazolásának szerepelnie kell. Ellátása a MÁV-tól — házastársi pótlékkal együtt — 830 forint lesz. Amennyiben ottani bére alapján ellátása kedvezőbb lenne, mivel több mint tíz évvel rendelkezik, nyugdíját ott is kérheti.

Szepesi Imréné, Cegléd. Színes kis írásai nem vasutas témájúak, így lapunkban nem tudjuk felhasználni. Nyugdíjemelését helyesen hajtották végre. Nyugdíját — lakbérpótlék levonása után — 25 százalékkal emelték, így a lakbér folyósítására nincs mód. Nyugdíjának emelt összege 288 forint.

Kovács III. Imre, Debrecen. Az igazgatóság vezetője értesítette szerkesztőségünket, hogy áthelyezéséhez hozzájárul.

Kismihók Róbert Celldömölk, Horváth Gyula Komárom. Bakó János Miskolc, Horváth Béla Szeged. Leiti Ferenc Pécs, Dáni Mihály Szeged. Hegedüs József Szolnok, Tótka Károly Szeged. Bognár Károly Tapolca. Klein Jenő Sztálinváros, Fejes István, Vass Lajos. Müller János. Surmann Imre Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szentgáli István. Gyöngyös. Levelét helyszűke miatt nem tudjuk közölni, a bennefoglaltakra illetékesek figyelmét felhívtuk.

Beró József Budapest. Boldizsár Gyula Békéscsaba. Kerekes János Zalaszentiván. Leveleiket késve kaptuk, így nem tudtuk lapunkban felhasználni.

Bátori Pál Kunszentmiklós-Tass. Szőnyi Béla Szeged. Panaszukat megvizsgáljuk.

Varga István. Miskolc. Közölje pontos lakcímét, hogy levelére válaszolni tudjunk.

NYUGDÍJASOK KÖSZÖNETE

A szegedi igazgatósághoz tartozó nyugdíjasok nevében az alábbi levelet juttatták el szerkesztőségünkhöz:

A Vasutasok Szakszervezete Szeged Területi Bizottságához tartozó 23 nyugdíjascsoport elnöki értekezlete, valamint az 1959. január havában tartott nyugdíjas-taggyűlés 600 résztvevője őszinte köszönetét és hálóját fejezi ki az MSZMP Központi Bizottságának, a kormánynak és a szakszervezetnek az új nyugdíjtörvény megalkotásáért.

Az új nyugdíjtörvény örömet és megelégedést váltott ki a nyugdíjasok és nyugdíjas özvegyek körében.

Igérjük, hogy minden erőnkkel támogatni fogjuk pártunkat, kormányunkat.

A résztvevők nevében:
Horváth Béla
nyugdíjas szervező

KI A GAZDA?

Celldömölkön, egy hatalmas saroképületen tábla hirdeti: *Petőfi Vasutas Kultúrotthon.* Vajon mit takar a tábla —, mikor köztudomású, hogy a több száz celldömölki vasutas nem mondhat magáénak egyetlen helyiséget, ami tényleg az övé lenne.

A „cégtábla" ellenére, Petőfi szelleme és kultúrája kiszorul az utcára. Az épületben öt helyiséget az üzemi konyha foglal el. Egy szoba laktanyául szolgál a katonaságnak. Vendégszobából három van a „kultúrotthonban" és hogy a legfontosabbról se feledkezzünk meg, az Utasellátó kezelésében levő büfé-söröző bonyolítja le a legnagyobb forgalmat. Nem csoda, hiszen itt mérik a legolcsóbb sört a városban.

Igaz, van úgynevezett klubszoba is, de miután az épület központi fekvésű, minden héten három-négy értekezletet tartanak benne Tháliának itt sincs otthona.

Marad a nagyterem a maga ósdi, rideg, vizes falaival, ahol mindenre elszánt kultúrmunkások dacolnak — jó pár év óta — a közönnyel, hideggel.

Az épület belseje renoválásra szorulna. Igen ám, de kinek a költségére? Ki a gazda? A névleges tulajdonos a Vasutasok Szakszervezete. De igaza van, amikor azt mondja: *Nincs értelme addig tatarozni, amíg az üzemi konyha gőze, szennye rátelepszik a falakra és végzi önként vállalt munkáját, szedi a vakolatot, ha szép, ha csúnya.* Joggal mondják azt is, hogy járuljon hozzá a költségekhez a vasút is. Hiszen bért sem fizet a helyiségekért. A vasút válasza: *Semmi közöm hozzá, nem az enyém az épület:* az Utasellátóról nem is szólva.

Aki ezek után azt gondolja, hogy a kultúrmunkások feladták a harcot — tévednek. A kultúrotthonban 4413 kötetes könyvtár van. Fél év alatt 6725 könyvet olvastak a dolgozók. *Horváth János* karnagy vezetésével — a fiatalokkal megerősödve — ismét működik a fúvószenekar. A 18 tagú pengetős zenekar is jó szolgálatot tesz. A színjátszó-csoport *Pozsonyi* Pál vezetésével *Shaw „Sosem lehet tudni"* című vígjátékának előadására készül. Tartanak politikai, természettudományi és műszaki előadásokat is. A barkácsolócsoportnak bár van felszerelése, nem tud működni, helyiség hiányában.

Azt hiszem, hogy a celldömölki vasutas és a kultúrára vágyó vasutasok megérdemlik az illetékesek támogatását.

Kismihók Róbert
Celldömölk

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41
Telefon:
424—184. üzemi 24—41. 38—00
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály

CSAK RÖVIDEN...

Szovjetunió

Aktogáj és Alakuj között a közelmúltban nyitották meg a több mint 130 kilométer hosszú vonalszakaszt. A vonal üzembehelyezésével megindult az utasforgalom a Barátság útján.

A kolomnai mozdonygyárban befejezték egy TE—50 jelzésű 3000 lóerős, fővonalra készült dieselmozdony gyártását. A gyár kollektívája ígéretet tett, hogy még ebben az esztendőben üzembe helyezik az első gázturbinás mozdonyt is.

Egyiptom

Sedki iparügyi miniszter szerint az Egyesült Arab Köztársaság 1959-ben és a későbbi évek során évenként 1200 vasúti kocsit fog gyártani.

Német Demokratikus Köztársaság

Kereken 150 000 tonna szenet takarítanak meg évenként a Német Demokratikus Köztársaság eddig villamosított vonalain.

Spanyolország

A sürgősen szükségessé vált korszerűsítés keretében a Madridtól északra eső vonalakat öt év alatt villamosvontatásra állítják be.

Irak

Második vasútvonal építését tervezik *Bagdadtól Baszráig*, a legnagyobb iraki kikötőig. A meglevő vonal egyméteres nyomtávú, az új vonal normális nyomtávolságú lesz.

Belgium

Január 1-től a vasúti jegyek árát Belgiumban átlag 7,5 százalékkal emelték.

HÍREK

„NEHÉZMÉNY"

Furcsa szó. Vasúti „terminus technikus". Talán az se... Kiegészítő szó, mint a fajmagyar „izé". Ha valahol rendellenesség, baj van — így mondják: nehézmény.

Nos... egyik „nehézmény" — napjainkban — a porvoyola, magyartalan fogalmazás és a fenekestől felforgatott szórend.

Néhány példa: Egy irodalapon felelőssegre vonják „X" állomást, mert „panasz érkezett az utazóközönség köréből „Y" vonattal érkező hálókocsira". „mert „X" állomás (nem a dolgozók, az állomás) rossz helyre állítja az ép és így a leszálló utasok csomagokkal a vágányok közt botorkálnak. Szegény hálókocsi! Pedig jól betölti szerepét, elringatja az utast, mégis ellene van panasz?

Egy másik irodalapon ez olvasható: „Ismételten állapítjuk meg (brrr, szórend), hogy állomása az induló vonatoknál a találkozó vonatokat a menetlevélben nem írják elő."

Az állomás áll csendben a vágányokkal, a váltókkal, a jelzőkkel, a fő- és mellékhelyiségekkel együtt, mégis öt fenyítik meg, pedig a forgalmi szolgálattevő a ludas, aki nem jegyezte elő a találkozó vonatokat. Azután az „állomása" — egyesszám. „Nem írják elő" — többesszám. Igaz?

Egy távirat szövegében a többi között ez áll: „Február 5-én, tehát aznap, az 1720. számú vonattal utaznak." Minek az, hogy aznap? 5-e az 5-e.

A polgári menetrendkönyvben idáig háromféleképpen írták a szép bolgár főváros nevét: „Sz"-szel, „ij"-jel és „i"-vel. Szerencsére javult a helyzet, az új menetrendkönyvben az „Sz" már elmaradt. De a 95. oldalon az E/2-es mezőben még Sófijába érkezik a vonat és 70 perc múlva már „j" nélkül Sófiából indul. Bukaresten át Sófiába. Belgrádon át Sófijába megy a vonat.

A sok között e néhányat „nehézményezzük".

lyf

— **Közel egymillió forintos költséggel megkezdték** a múlt század nyolcvanas éveiben épült tapolcai állomás bővítését és korszerűsítését.

— **Vendégül látta a Szegedi MÁV Hazánk Énekkara**, Szolnok város népi együttesét és kórusát. A látogatás viszonzására tavasszal kerül sor.

— **Uj nemzetközi személykocsik.** Februárban és márciusban 15—15 nemzetközi személykocsit kap a MÁV. Az új kocsik Európa egész vonalain közlekedhetnek.

— **Még az idén átadják a forgalomnak** a szolnoki vasúti hidat. Budapesten felújítják a Thököly úti felüljárót.

— **Turisták is igénybe vehetik** a tavaszi hónapoktól kezdve az Eger—Szarvaskő közötti 11 km-es kisvasutat, amelyet a múlt évben helyeztek üzembe.

— **Vasutas dolgozók feladata a haza védelmében** címmel a miskolci területi bizottság az MHS-sel közösen előadást szervezett az Erkel Ferenc Népművelési Otthonban.

— **Uj állomást kap a Balaton partján fekvő Szepezdfürdő és Virágtelep.** Több állomás épületet bekapcsolnak a vízhálózatba.

— **Sikerrel vendégszerepelt a** dombovári vasutas kultúrcsoport a Kajmádi Állami Gazdaságban.

— **A Szocialista Kultúráért jelvénnyel kitüntetett** „Tisza táncegyüttes és népi zenekar" (szolnoki fűtőház) 10 éves fennállása alkalmából nagysikerű jubileumi előadást rendezett a Szigligeti Színházban.

— **1958 eseményei az ENSZ közgyűlésének tükrében** címmel Péter János, a külügyminiszter első helyettese február 3-án előadást tartott a vasúti főosztály kultúrtermében.

— **563 000 forint megtakarítást** értek el a múlt évben a celldömölki fűtőház KISZ-fiataljai. A szegedi szerelés vezetőségnél ezalatt az idő alatt 200 000 forintot takarítottak meg a fiatalok.

— **Változatos programmal** készül a magyar-szovjet barátsági hónapra a miskolci területi bizottság az MSZBT-vel, a KISZ-szel és a nőbizottságokkal karöltve.

— **Megalakult a vasutas csomóponti KISZ-bizottság Celldömölkön.** A vezetőség minden tagja ígéretet tett, hogy a szervezet célkitűzéseihez méltóan fog dolgozni.

Jól sikerült a vezetőségválasztó-közgyűlés Celldömölkön

Nagy érdeklődés előzte meg a Celldömölki VSE vezetőségválasztó közgyűlését. Vasárnap már a kora délutáni órákban sűrű sorokban igyekeztek a sportolók, vezetők és a pártoló tagok a vasutas művelődési otthon felé.

Érthető volt a nagy érdeklődés. Celldömölk sportszerető népe ugyanis azt várja az új vezetőségtől, hogy elsősorban a labdarúgósportot kivezesse a kátyúból. A labdarúgó-csapat múltévi gyenge szereplése miatt bizony sok pártoló tag fordított hátat a sportkörnek.

Kétségtelenül nem nagy dicsőség az NB III. nyugati csoportjában 2 ponttal az utolsó helyen kullogni. Főként azért nem, mert ez a csapat 1957 őszén a táblázat 3. helyén végzett. Sajnos, azóta sok víz lefolyt a Marcalon. A vezetőség és a játékosok soraiban megbomlott a kollektív szellem, a fegyelem. Ehhez járult még a csapat több játékosának kiesése, betegség és egyebek miatt.

A sportkör többi szakosztálya, az ökölvívók, az atléták, a tornászok, az asztaliteniszezők eredményesen dolgoznak. Nagyon helyesen, a fiatalok nevelése a legfőbb feladatuk.

A közgyűlés jól sikerült. A hozzászólók az eredmények mellett bátran elmondták a hibákat és tanácsot adtak az új vezetőségnek.

A több mint háromórás közgyűlés után még sokáig együtt maradtak a sportolók, vezetők és szurkolók és tovább vitatták a CVSE jövőjéről.

SPORTHÍREK

Jól sikerült tornabemutatót tartottak a Testvériség férfi- és női tornászai Gyömrőn, a községi sportkör vezetőségválasztó közgyűlése alkalmából.

*

Szorgalmasan készülnek a tavaszi idényre a Békéscsabai MÁV Bocskai atlétái. Stefanik Mihály edző az idén elsősorban a hosszútávfutóktól és a fiatal, tehetséges Such Idától vár jó szereplést.

*

Február 22-én kezdődik az 1959. évi ifjúsági vasutas vívó csapatbajnokság. Az első fordulóban a Debreceni VSC, a Tapolcai MÁV IAC, a Keszthelyi VSC és a Kaposvári MÁV Hunyadi csapatai találkoznak. A versenyek mindenkori színhelye: BVSC-vívóterem. Budapest, VII., Tanács körút 9. I. 3.

*

Festői, szép helyen, a Lővérek alján van a Soproni VSE sporttelepe. Jelenleg a füves labdarúgópálya mellett néhány teniszpálya és az egyik oldalon kövezett lelátó van. Az idén tovább folytatják az építkezést. Az atletikai pályával egyidőben labdarúgó-edzőpályát is építenek. Ehhez szakszervezetünktől kaptak anyagi támogatást a soproniak. Ha a GYSEV Igazgatóságtól és a szolgálati főnökségtől több segítséget kapnanak, az évek óta esedékes tornaterem és öltözők tatarozására is sor kerülne.

*

Jól halad a vezetőségválasztás a vasutas sportegyesületekben. Február 10-ig 55 egyesület és sportkör választott új vezetőséget.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a legtöbb helyen élénk vita követi a lelépő elnökség beszámolóját. A hozzászólók — nagyon helyesen — az eredmények mellett beszélnek a hibákról is. Sőt, nem ritka eset, amikor valamelyik sportoló, vagy vezető hasznos tanácsot, útmutatást ad az új vezetőségnek.

A közelmúltban megtartott vezetőségválasztó közgyűlések közül jól sikerült a Ferencvárosi VSK, a Szombathelyi Haladás, a BVSC, a Pécsi VSK, a Ceglédi VSE közgyűlése, hogy csak néhányat említsünk.

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a dolgozók és a szakszervezeti bizottságok figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

5. számból: 101994 1959. I./4. B. Az idénypótlék fizetésének szabályozása.

101 876/1959. I 4. C. Egyetemet, illetve főiskolát végzettek szakszolgálati ismereteinek elősegítése.

6. számból: 529 020/1959. A. 1. C. A MÁV háztartási tüzelőanyagellátás szabályozása az 1959—60. tüzelési évben.

7. számból: 102 139/1959. I/4. B. A vasútigazgatóságok egymás közti versenyének célkitűzései.

102 838/1959. I/3. A. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV Nevelőintézetekbe történő felvételre.

102 910/1959 I/4. C. Kiképzési könyv rendszeresítése a vasúti technikumok nappali tagozatán végzettek részére.

102 402/1959. I/4. C. Tájékoztató a Mérnöki Továbbképző Intézet 1959. évi tavaszi tanfolyamairól.

FŰTÉS

— Térdhajlítás! Egy, kettő! Egy, kettő! Egy... Aki pedig már nem panaszkodik a fűtésre, az abbahagyhatja.

FARSANG

— Az úgy volt, hogy erre jött egy kisasszony és kérdezte tőlem, hogy jelmezbál van. Persze hogy kölcsönadtam az egyenruhámat, hiszen virradat előtt visszahozza.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM. 5. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. MÁRCIUS 4.

Készüljünk fel a szakszervezeti választásokra

A Magyar Szakszervezetek Alapszabálya értelmében lejárt a szakszervezeti szervek megbízatásának határideje. Ezért a SZOT elnökségének határozata értelmében *1959. április 15-től július 1-ig a vasút területén is megtartjuk a szakszervezeti bizalmi, a műhelybizottsági és szakszervezeti bizottsági beszámolókat és választásokat.*

A szakszervezeti szervek beszámolója és a választás fontos szakaszt jelent a szakszervezet életében. Növeli a választás jelentőségét az is, hogy egybeesik a pártkongresszusra való felkészülés idejével, amikor a vasutasok nagyszerű munkalendülete is újabb eredmények kiindulópontja lesz. Az alapszervi választások idején minden tevékenységünkkel erősítsük a munkáshatalmat, fokozottan harcoljunk a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért, a törvények és rendeletek betartásáért.

Az alapszervezetek újraválasztása biztosítja a szakszervezeti munka megjavítását, a hibák bírálatának kibontakozását, a vasutas dolgozókkal való kapcsolat megszilárdítását. A bizalmi, műhelybizottsági, szakszervezeti bizottsági választások segítenek feltárni a szakszervezeti munkában észlelhető hiányosságokat, hibákat, szervezetileg is erősítik a vezető kollektívákat.

A választás a vezetők ellenőrzésének, munkájuk értékelésének hatékony eszköze. A választások akkor lesznek eredményesek, ha a bizalmiak, műhelybizottságok és szakszervezeti bizottságok gondosan felkészülnek a beszámolókra és a választásokra. A bizalmiak segítsék, hogy minden szakszervezeti tag tevékenyen vegyen részt ebben a fontos munkában.

Milyen legyen a beszámoló?

A beszámolási kötelezettség érvényesítése, a szakszervezeti tagsággal való kapcsolat megerősítésének döntő eszköze. Ezért minden szinten nagy gonddal kell elkészíteni a beszámolókat. Ehhez kérjék alapszervezeteink a pártszervezetek segítségét. Pártszervezeteink pedig ellenőrizzék, hogy a szakszervezeti szervek alapos, tárgyilagos beszámolót készítsenek az elvégzett szakszervezeti munkáról, amely térjen ki a szakszervezeti munka minden területére.

A beszámoló politikai tartalmát az MSZMP október 16-i határozata, a szakszervezetek XIX. kongresszusának határozatai szakszervezetünk IV. kongresszusának határozata, valamint az adott időszak aktuális bel- és külpolitikai kérdései szabják meg. Ennek megfelelően adjanak számot a beszámolók a vasutas dolgozók érdekében végzett szakszervezeti munkáról. Hogyan hajtották végre saját üzemükben a fenti határozatokat, hogyan intézte a szakszervezeti bizottság a dolgozók problémáit. A beszámolók adjanak számot a vasutas dolgozók munka- és életkörülményeinek javításáról, a dolgozók törvényben biztosított jogainak védelme érdekében végzett munkáról.

Mondják el a bizalmi, a műhelybizottság, a szakszervezeti bizottság munkájának alapvető fogyatékosságait a bírálat és önbírálat bátor alkalmazásával. *A beszámolók foglalkozzanak a szakszervezeti bizottság előtt álló feladatokkal. Ismertessék, hogy a szakszervezeti bizottság milyen kérdéseket kíván megoldani és ahhoz a tagság milyen segítsége szükséges.* A beszámolókat a műhelybizottságok, szakszervezeti bizottságok kollektívan készítsék el és azt vezetőségi ülésen vitassák meg és hagyják jóvá.

A választások során ügyelni kell arra, hogy pártunk vezetése, célkitűzései alapszervezeteinkben megfelelően érvényre jusson. El kell érni, hogy a választások alatt a szakszervezeti szervek összetételükben megerősödjenek. Ezért alapszervezeteinkben az eddig is jól dolgozó szakszervezeti funkcionáriusok mellé becsületes, tehetséges, a dolgozók által ismert és megbecsült, a termelésben és a szakszervezeti munkában példamutató káderek kerüljenek. *Olyan vezetőket válasszanak, akik felelősséget éreznek az őket megválasztó munkások, munkatársaik iránt, akik tudnak hatni a dolgozókra, akik alkalmasak arra a megtisztelő feladatra, hogy a munkásöntudat formálói, munkatársaik nevelői legyenek.*

A választás segítse a szakszervezeti demokrácia szélesítését

A választásoknak a szakszervezeti munka megerősödését, a szakszervezeti demokrácia kiszélesítését, szakszervezetünk tömegkapcsolatának megjavítását kell eredményeznie. Törekedni kell arra, hogy a megválasztott szervek összetétele lehetőleg fejezze ki az üzem, szolgálati ág dolgozóinak összetételét. Ügyeljenek arra is, hogy az üzem, szolgálati ág sajátosságának megfelelően műhelybizottságokba és szakszervezeti bizottságokba megfelelő arányban kerüljenek be munkások, értelmiségi és adminisztratív dolgozók, nők és ifik. Ezeknek a feladatoknak eredményes végrehajtása megköveteli, hogy a szakszervezeti bizottságok fokozottabb mértékben igényeljék a helyi pártszervezetek segítségét.

A választásokat fel kell használni arra, hogy fokozott éberségre, az ellenség elleni harcra neveljük a funkcionáriusokat és a szakszervezeti tagságot. *Akadályozzuk meg, hogy ellenséges elemek, ellenforradalmárok kerüljenek szakszervezeti funkcióba.* Felvilágosító munkával, gondos káderkiválasztással, a dolgozók aktivitásának kifejlesztésével el kell érni, hogy ellenséges elemeket, a dolgozók érdekeit semmibevevő demagógokat ne jelöljenek és ne válasszanak meg.

A választások eredményessége nagymértékben az előkészítő munkától függ. Az előkészítő munkánál alapszervezeteink nem szorítkozhatnak csupán a beszámolók összeállítására. Úgy kell megszervezni a választásokat, hogy minden szakszervezeti tag időben értesüljön a választás idejéről és helyéről és tevékenyen részt is tudjon venni a taggyűlésen.

A pártszervezettel és a gazdasági vezetőkkel a szakszervezeti bizottságok beszéljék meg a legmegfelelőbb időpontot a választás megtartására. Ügyeljenek arra, hogy különböző rendezvények és más irányú értekezletek ne zavarják a szakszervezeti választásokat. A választások ismertetésére az egyéni agitáció mellett használják fel az üzemi sajtót, hangos bemondót, faliújságot stb. Idejekorán gondoskodjanak a gyűlés megtartására alkalmas helyiségről, szerény dekorálásról.

A választások előkészítésében és levezetésében nem szabad megengedni semmiféle igazolható igyekezetet (kapkodást), hogy a választást minél gyorsabban lebonyolítsák. Ez a választás lebecsülését jelentené. A szakszervezeti bizottságok hassanak oda, hogy a választások előkészítésében és azok lefolytatásában felmerülő hibákat gyorsan kijavítsák, határozottan akadályozzák meg a szakszervezeti demokrácia megsértését, a kritika és önkritika elfojtását.

A választási taggyűlés határozata legyen a további tevékenység alapja

A választások alkalmával több ezer szakszervezeti tag él majd a szakszervezeti alapszabályban biztosított jogával, mely szerint bírálhatja bármelyik funkcionárius tevékenységét. Fel fogják tárni a beszámoló taggyűléseken a műhelybizottságok, szakszervezeti bizottságok munkájában mutatkozó hibákat, közölni fogják tapasztalataikat és sok értékes javaslatot tesznek. A javaslatokat a műhelybizottságok, szakszervezeti bizottságok gyűjtsék össze, és szinte ez legyen további tevékenységük programja. *A legfontosabb feladatokra a taggyűlés hozzon határozatot.*

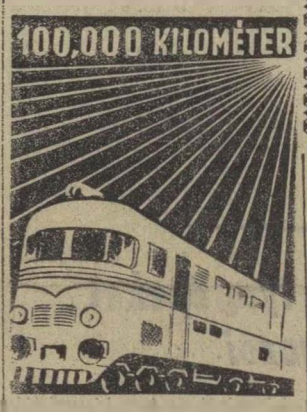
A szakszervezeti választással a szakszervezeti bizottságok érjék el, hogy a szakszervezeti aktívák fokozottabban törődjenek a vasutas dolgozók mindennapi problémáival. Az eddiginél határozottabban fel kell lépni a vasutas dolgozók törvényes jogainak biztosításáért. Az alapszervezetek újraválasztása segítse elő, hogy a szakszervezet termelési tömegmunkája erősödjön, a szocialista munkaverseny még nagyobb tömegeket átfogó mozgalommá fejlődjön és az öntudaton alapuló vasfegyelem a vasút területén megvalósuljon.

Elsősorban ezek a feladatok, amelyek elengedhetetlenül szükségesek ahhoz, hogy a megválasztott szakszervezeti vezetők becsülettel megfeleljenek a bizalomnak. A beszámolókra és a választásokra való alapos felkészülés, a beszámolók, választási gyűlések színvonala segítségükre lesz a szakszervezeti szerveknek, hogy még nagyobb mértékben kifejlesszék a dolgozók alkotó kezdeményezését és öntevékenységét a szocializmus építése terén elérendő új eredményekért folytatott harcban.

Bán István
a szervezési osztály vezetője.

1965

A 7 éves terv végére a villamosenergia termelés 500—520 milliárd kilowattóra lesz, az erőművek teljesítőképessége megkétszereződik. Megkezdi működését több atomvillamoserőmű. A villamosenergia fogyasztás az iparban 2,2-szeresen nő. (A Szovjetunió 7 éves tervének adataiból.)



Kb. 100 000 kilométerre növekszik az elektromos és diesel-vontatású vonalak hossza, szállítóképességük megkétszereződik. Ezeken a vonalakon az üzemeltetési költség 45 milliárd rubellel csökken. (A Szovjetunió 7 éves tervének adataiból.)

A nők nemzetközi szolidaritásának ünnepe

Március 8-án a világ minden részén megkülönböztető megbecsüléssel fordulnak a nők felé. A férfiak harcostársaikat, munkatársaikat, a családi otthonok őrzőit köszöntik ezen a napon.

A szolgaság alól felszabadult országokban vidáman, derűsen ünnepelnek, hiszen a legfontosabb, amiért a nemzetközi nőmozgalom már több mint félévszázada szervezetten harcol — a nők egyenjogúsága — valóság lett.

Akadnak még olyan helyek, ahol csak titkon szorítanak kezet a békéért, szabadságért, egyenjogúságért küzdő nőkkel — kijátszva a munkafelügyelőt egy-egy percet elrabolva a tőkés hajszából. Algériában talán harci szünetben, vagy rohamra indulás előtt biztatva, bátorítva köszöntik a hős szabadságharcos asszonyokat.

Bármilyen legyen is az ünneplés módja, ez a nap újabb erőt ad a nőknek ahhoz, hogy a férfiakkal vállvetve az egész világon győzelemre vigyék, amit a munkásmozgalom nagyjai már több mint száz esztendeje tanítanak — a szabadságot, az egyenjogúságot. Egyaránt szerepük van ebben a küzdelemben a szocializmust építő és a még szabadságukért szóval, fegyverrel harcoló leányoknak, asszonyoknak.

Marx, Engels világosan látták a nők szerepét a munkásosztály felszabadításában. Lenin azt vallotta, hogy nők nélkül a kapitalizmust legyőzni, az osztálynélküli társadalmat felépíteni nem lehet.

Ma már messze vagyunk 1889-től, amikor a II. Internacionálén a munkásmozgalom történetében először lépett nő a szónoki emelvényre. Ez az asszony Klara Zetkin volt, aki többek között elmondotta: nem lehet azon csodálkozni, hogy a reakciós elemeknek a nőmunkáról reakciós felfogásuk van, de a legnagyobb mértékben meglepő az, hogy még a szocialista táborban is találkozik az ember téves nézettel...

Talán nem lesz ünneprontás, ha a Nemzetközi Nőnap alkalmával Klara Zetkin szavaira emlékeztetjük azokat, akik még ma is azt vallják, hogy a nő helye a főzőkanál mellett van, hogy a nő nem alkalmas vezetésre. Tények bizonyítják, hogy olyan munkahelyeken, ahol azelőtt elképzelhetetlen volt női munkaerő, most nagyszerűen helytállnak az asszonyok, leányok. De nemcsak a munkában, hanem a békéért folyó nemes küzdelemben is. Hiszen ki érezné jobban a háború nyomorúságát, mint a gyermekét féltő anya, a férjéért aggódó feleség, a párját váró leány.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom nagyszerű példáján ma már szerte a világon tudják az asszonyok, hogy egyenjogúságukat, társadalmi megbecsülésüket, csak a munkásosztály felszabadításával vívhatják ki. Ezt bizonyítja a Tanácsköztársaság története is, amikor rendeletek sora biztosította a nők felemelkedését. Ezért találjuk ott mindenütt a nőket, ahol a haladásért, a szabadságért kell munkálkodni. Ezért fordulunk március 8-án a Nemzetközi Nőnapon szeretettel és megbecsüléssel az asszonyok, leányok felé.

Március 5-én ülést tart a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége március 5-én ülést tart a következő napirenddel:

1.) Az elnökség beszámolója a központi vezetőség legutóbbi ülése óta végzett munkáról.

Előadó: Szabó Antal főtitkár.

2.) Szakszervezetünk feladata a mezőgazdaság szocialista átszervezésében.

Előadó: Pánti Béla alelnök.

3.) A dolgozók munkakörülményeinek alakulása, a munkavédelmi beruházások helyzete a vasúton.

Előadó: Berta István a munkásvédelmi és munkásellátási osztály vezetője.

4.) Az 1959. évi költségvetés főbb számadatai. Előadó: Szabó József, a főkönyvelőség vezetője.

5.) A szakszervezeti választásokkal kapcsolatos feladatok.

Előadó: Bán István a szervezési osztály vezetője.

Az ülésről a következő lapunkban beszámolunk.

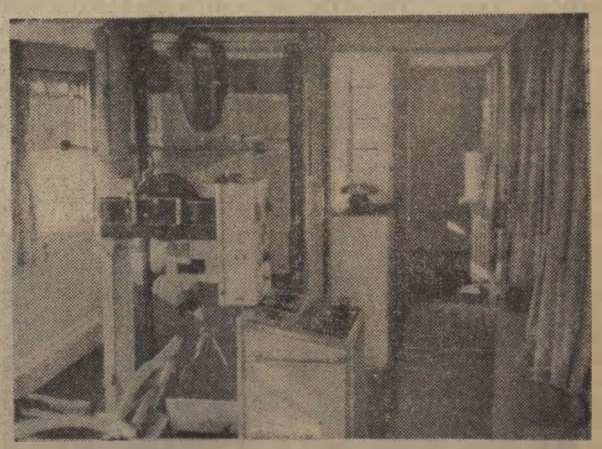
Átadták rendeltetésének a vasútegészségügyi szolgálat mozgó-laboratóriumát

Páter János dr., a MÁV Egészségügyi Kutató Laboratórium vezető főorvosának tervei alapján a *Dunakeszi Járműjavítóban* készítették el Európa legkorszerűbb mozgólaboratóriumát. A mintegy másfél millió forintos költséggel készült mozgó laboratóriumot, amelyet 23,7 méter hosszú, 38 tonna súlyú, négytengelyes vasúti kocsiban helyeztek el, február 19-én adták át rendeltetésének. A kocsi belső borítása, valamint bútorzata könnyen tisztítható műanyagból készült.

A kocsi három fő részből áll: az adatfelvevő helyiségből, az orvosi szűrő- és vizsgálóból, illetve rendelőből és a laboratóriumból. A vizsgálóban egy — tüdőszűrésre alkalmas — ernyőfényképes röntgenkészülék mellett fogászati röntgen, továbbá villanysterilizátor — fogászati és szemészeti műszerek sterilizálására — is megtalálható.

A laboratórium áramellátását álló helyzetben hálózati áram, mozgó helyzetben pedig a kocsiba beépített akkumulátorok szolgáltatják. Mint érdekességet említjük meg, hogy a kocsi minden helyiségébe telefont szereltek. A telefon a vasúti és az országos hálózatra is rákapcsolható. Ez azt jelenti, hogy munka közben anélkül, hogy egyik helyiségből a másikba menjenek, érintkezhetnek egymással a laboratórium dolgozói. Rendkívüli esetben pedig a kocsiból is telefonálhatnak mentőkért.

A mozgó-laboratórium feladatáról Páter János dr. adott tájékoztatást:



A laboratóriumi kocsi belsejének egyik részlege
(Németh Gyula felv.)

— A vasútegészségügy régi vágya teljesült a kocsi megépítésével. Legfőbb feladata: a MÁV-üzemekben, a vasúti szolgálati helyeken, az időszakos és rendszeres vizsgálatok elvégzése, a foglalkozási betegségek felkutatása, továbbá tüdő- és rákszűrés, higiéniai, sportorvosi, ittassági stb. vizsgálatok elvégzése.

A mozgó-laboratórium amellett, hogy az eddigieknél fokozottabb orvosi ellenőrzést biztosít a vidéki vasutas dolgozóknak, attól is megkíméli őket, hogy napokat hiányozzanak a munkából orvosi vizsgálatok miatt.

Az új, modern „guruló orvosi rendelő" 5 fős személyzettel elsőnek szülőotthonában, a Dunakeszi Járműjavítóban kezdi meg munkáját, majd tovább folytatja útját a vidéki csomópontokra.

Felhívás a régi szakszervezeti tagokhoz

A SZOT elnökségének határozata alapján megkezdődött a magyar szakszervezeti mozgalom történetére vonatkozó forrásanyagok, dokumentumok tudományos feldolgozása. A munka célja, hogy a lehető legteljesebben feltárjuk és megírjuk a magyar szakszervezeti mozgalom történetét.

A régi harcosok jól tudják, hogy jelenünk és jövőnk számara milyen nagy jelentősége van a szakszervezeti mozgalom története hű megírásának, s megértik, hogy ezt csak a mozgalomban született hiteles dokumentumok tanulmányozásával lehet elvégezni.

Az intézményeinkben összegyűjtött anyagon kívül számos felbecsülhetetlen értékű dokumentum — újságok, füzetek, röplapok, más nyomtatványok, fényképek, iratok, levelek, emléktárgyak stb. — vannak magánszemélyek, a harcok résztvevői és hozzátartozóik birtokában. Kérjük őket: tegyék ezeket közkinccsé, bocsássák a dokumentumokat a tudományos kutatás rendelkezésére!

Állítsanak a multnak tartós emléket azzal is, hogy dokumentumaik őrzését az arra hivatott szervekre bízzák, vagy legalábbis lehetővé teszik, azok tudományos feldolgozását. Kérjük tehát, ajánlják fel a birtokukban levő szakszervezeti dokumentumokat munkacsoportunk részére. Ha a felajánló nem szívesen válna meg valamely — számára személyes emléket is jelentő — dokumentumtól, úgy arról fotokópiát készítünk, s az eredetit épségben visszaadjuk tulajdonosának.

SZOT Történeti csoport
Bp., V., Alkotmány u. 2.
Telefon: 115—659

—o—

KITÜNTETÉS

Mint annak idején hírül adtuk, a múlt év október 24-én *Szabari Bertalan* mozdonyvezető és két fűtője *Nyíregyházán* súlyos kimenetelű balesetet hárított el éberségével.

Február 27-én a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban *Kossa István miniszter elvtárs a hős vasutasoknak átadta a Népköztársaság Elnöki Tanácsának kitüntetését. Szabári Bertalan mozdonyvezető Szocialista Munkáért Érdemérem, Ragály Gyula és Drajkó István fűtő pedig Munka Érdemérem kitüntetésben részesült.*

Gratulálunk a kitüntetetteknek és valamennyi vasutas példaképéül állítjuk őket.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület Vasuti Szakosztálya nyilvános, jeligés pályázatot hirdet az alábbi tema megoldására:

„A gőzüzemű fűtőházak átalakítása diesel üzemre"

A pályázatnak azokat az általános elveket kell tartalmazni, amelyek a meglevő hal kör- vagy négyszög alapterületű gőzüzemű fűtőházak átalakítására szükségesek, úgy, hogy az átalakított telephelyekre állomásított dieseljárművek üzemi és fenntartási igényeit a lehető legkisebb beruházással kielégíthessék.

A 3 példányban elkészített vázlatokkal ellátott pályázatot zárt borítékban a jelige felírásával ellátva kell beküldeni, vagy beadni a Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület — Budapest V., Szabadság ter 17. III. 322 sz. — helyiségébe.

A borítékon belül külön zárt borítékban a jelige felírásával mellékelni kell a pályázó nevét, lakcímét és munkahelyét.

A pályázat beküldési határideje: 1959. szeptember 1.
A pályázatok elbírálásának határideje: 1959. december 1.

Díjazas:	I. díj	5.000.— Ft
	II. díj	3.000.— Ft
	III. díj	2.000.— Ft

A egyesület fenntartja magának a jogot, hogy egyenlő értékű pályázati munkák között a díjak együttes összegének keretén belül, a díjakat más elosztásban is kiadhassa.

A pályázaton bárki résztvehet. A pályázat eredményét a Közlekedéstudományi Szemlében, a Vasut és a Magyar Vasutas cimu lapokban közöljük ki.

A pályázatra vonatkozóan felvilágosítást ad Vághegyi Károly Budapest, VI., Népköztársaság útja 73—75. IV. em. 443. sz. Telefon: 220—660/122 m.

Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület Vasuti Szakosztálya

NEMZETKÖZI élet

Szolidaritási hónap az algériai nép megsegítésére

Algéria Észak-Nyugat Afrikában, Marokkó és Tunézia között fekszik. Területe 229 000 négyzetkilométer. Lakossága 8 824 000. Algéria 1830-tól francia gyarmat. Tehát jelenleg a Francia Unió tagja.

A gyarmati elnyomas alatt sokat szenvedett algériai nép bár többször próbálkozott, ezidáig azonban még nem tudott felszabadulni a rabság-ból. 1945-ben például a lakossag békés tüntetését a francia hatóságok brutalis módon vérbefojtották. A tüntetésnek 40 ezer áldozata lett.

1954. novemberében Algéria népe fegyveresen kelt fel elnyomói ellen. Az algériai nép szabadságharcát, amelyet a kommunista párt szervez és irányít, a francia hatóságok nem tudják vérbefojtani. Pedig

a 120 000 szabadságharcos ellen 400 000 jól felfegyverzett francia katonát vetettek be.

Algírban tehát már ötödik éve pusztít a kegyetlen háború s egyre több szenvedést, kínzo megpróbáltatást okoz a függetlenségéért küzdő algériai népnek. Az embertelen pusztítás elöl sok védtelen gyermek, asszony és öreg kényte1en elhagyni otthonát, hazáját.

A menekültek száma ma mar 200 000-re tehető.

A kegyetlen elnyomásban vérző algériai nép megsegítésére a *Magyar Vöröskereszt*, a *SZOT* és a *Magyar Nők Országos Tanácsa* megalakította az algériai menekültek segítő bizottságot. A bizottság célul tűzte ki, hogy

1959. március 1—31-ig gyüjtést indít a menekültek szenvedéseinek enyhítésére.

A bizottság 1 és 2 forintos címletekben bélyeget bocsát ki, melyeket a szakszervezetek, a Nőtanács és a Vöröskereszt aktivistái juttatnak el a dolgozókhoz. A bizottság a különböző szervektől, tömegszervezetektől és az egyházaktól is támogatást kapott a gyűjtés lebonyolításához.

A vasutasok is bizonyára hozzájárulnak forintjaikkal a szabadságszerető algériai nép szenvedéseinek enyhítéséhez.

Valahol Afrikában. Egy algériai család az otthonából elüldözött 200 000 közül

Filmvetítőgépet kaptunk

Az elmult evekben nem sok ... lehetőség nyilott ... os—Tass állomás ... Ha valaki mozi... akart menni, 5—6 kilo... kellett gyalogolnia. A ... kultúrotthon sem ... szolgálta dolgozóinak szórakozását. Néhány hete azonban megtörtént a változás: *a szakszervezet kultúrnevelési osztályától filmvetítőgépet kaptunk.*

A rendszeres a mozi előadás. Sőt termelési tanácskozás is alig múlik el filmvetítés nélkül. Az oktató filmek olyan vonzó hatásúak, hogy a korábbi 30—40-es létszám a duplájára növekedett.

A rendszeres filmvetítés szinte fordulatot hozott állomásunk életében. *Köszönet érte a szakszervezetnek és a KPM filmelosztó részlegének.*

Bátori Pál szb. elnök

A panaszok, bejelentések intézése az elnökség előtt

Szocializmust építő országunkban törvény szabályozza a dolgozók bejelentéseinek, panaszainak megvizsgálását, elintézésének módját és határidejét. Hazánkban mindenkinek törvényadta joga, hogy illetékes szervnek bejelentést tegyen, ha a népvagyon herdálását tapasztalja, ha bürokratikus ügyintézéssel találkozik, ha bármilyen törvénysértést tapasztal, ha javaslatai vannak az állami, gazdasági szervek munkájának tökéletesítésére.

Egy év alatt 12 340 bejelentés

A dolgozók észrevételeinek egy jelentős része van a szakszervezeti munkában is. Szakszervezetünk elnöksége a törvény megjelenése óta több ízben foglalkozott ezzel a fontos problémával. Legutóbb február 23-i ülésén tűzte napirendre a panaszok, bejelentések intézését.

1958-ban több mint 2500 írásbeli és 1540 szóbeli bejelentés, panasz érkezett a központ osztályaihoz. A területi bizottságokhoz közel 4000 írásbeli és mintegy 4300 szóbeli bejelentés jutott el.

A bejelentések száma nemmagában azt bizonyítja, hogy sok probléma vár még megoldásra, hanem azt is — és ennek fontosságát nem szabad lebecsülni —, hogy a dolgozók bizalommal viseltetnek a szakszervezet iránt. A szervezett munkások, de a nem szervezettek is bátran fordulnak hozzánk segítségért, mert tudják, hogy jogos problémáik a lehetőség határain belül elintézést nyernek. Nem egy szervezetlen munkas ennek következtében ismerkedik meg a szervezett ég erejével és válik maga is a szakszervezeti mozgalom aktív tagjává, szószólójává.

Nem indokolt a nagy szám

Az elnökség megállapította, hogy a beérkezett panaszok jelentős része olyan természetű, amelyet helyben, az adott szolgálati helyen is lehetne orvosolni. Például sokan kifogásolják, hogy nem kapják meg időben illetményüket vagy munkaruhájukat. A vizsgálatnál gyakran kiderül, hogy a szolgálati főnökség nem is igényelte a ruhadarabokat. *Ahol a szakszervezeti bizottságnak megfelelő kapcsolata van a tagsággal, ott tudnak a dolgozók problémáiról, intézkednek és így sok fáradozástól kímélik meg a panaszevőt.*

Említésre méltó, hogy az egyéni panaszokon túl egyre szaporodik a közérdekű bejelentések, a szakszervezeti és szakvonali munkát segítő javaslatok száma.

A szakszervezeti szervek *általában a törvényes határidőn belül intézkednek.* Még mindig akadnak azonban olyan esetek, amikor a dolgozó sérelmére nem kap időben végleges választ. Igaz, hogy egy-egy ügy elintézése több szolgálati szakszervet is érint, de mégis vesz igénybe, mint a törvényes határidő *(ez különösen a munkavédelmi osztálynál fordult elő)*, de ilyenkor is mód lenne a közbevető tájékoztatásra.

A késedelemnek oka az is, hogy amíg a vasúti egyes szervek — mint például az Anyagellátási Igazgatóság — gyorsan és határozottan intézkednek, válaszolnak, addig más szervek csak vontatottan, kédelmesen vizsgálják ki a bejelentéseket.

Szovjet gyártmányú lyukkártyagépeket kaptak a BVKH dolgozói

A múlt év novemberében hatalmas ládakat raktak le a BVKH épülete előtt. A járókelők meg-megálltak egy pillanatra, s kíváncsian olvasták a cirillbetűs feliratot. A nagyszámú és méreteiben is impozáns küldeményt szovjet barátaink küldték, hogy megkönnyítsék a magyar vasut adatszolgáltatási munkáját. A kitűnő gépeket a közelmúltban adták át rendeltetésének szovjet szakemberek.

Már beszámoltunk lapunkolvasóinak arról a munkáról, mely a statisztikai adatszolgáltatás kapcsán hárul erre a vasúti intézményre. Most, a nagyobb teljesítményű lyukkártyagépek beállításával tovább fejlődik, rendszereződik ez a munka, még jobban, még erőteljesebben segítve nemcsak a vasúti munkát, de a népgazdaságot is, amely fontos adatokat vár és kap pénzügyi és egyéb vonatkozásban a BVKH-tól.

A lyukkártyagépek felhasználása nem új keletű a MÁV-nál. Már 1927-től rendszeresen használják a legnagyobb tömegű adminisztrációs munkát igénylő áruszállítási statisztikai adatok kigyűjtésére.

A régi lyukkártyagépek 45 oszlopcsak voltak, keves számoló szerkezete alig tudott megbirkózni a ráháruló feladatokkal. Amíg a régi lyukkártyagépeken 45 adatot lehetett rögzíteni és összeadásra 48 számkerék állt rendelkezésre, *az új szovjet gépek lehetővé teszik 80 adat rögzítését. A 88 számkerék szinte elképzelhetetlen összegű szám összeadására ad lehetőséget.*

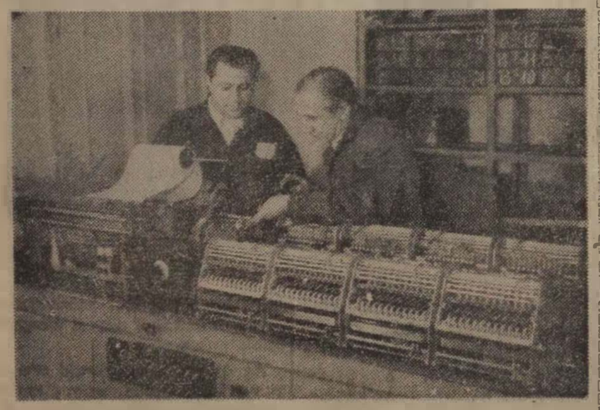
Mit jelent ez az önköltség alakulása szempontjából? Nem nehéz rá felelni. A majdnem kétszeres kapacitás által lényegesen csökken a gépi munkák önköltsége. *Az új gépek beállításával 70 000 forint megtakarítást ér el évente a BVKH.*

Az új gépekkel lehetővé válik a részösszegek összeadásának ellenőrzése is. Ez kizárja a helytelen összeadások számfejtését. A magyar Nemzeti Bankon keresztül, csökkenti a benyújtott reklamációk számát, s természetesen csökkentik a BVKH adminisztrációs munkáját is.

Már megkezdték az új gépparkon a vontatási szolgálat teljesítményeinek kísérleti feldolgozását. A kimunkálás utan rövidesen gépi uton készülnek el a vontatási teljesítménytésre a vontatási teljesítményeket. A kísérletek sikere újabb, nagyarányu megtakarítást tesz majd lehetővé.

A BVKH VI. osztályának dolgozói nagy örömmel barátkoznak az új gépekkel, sajátítják el a szovjet barátoktól a géppark kezelésének művészetét. Jó munkájuk bizonyítja majd, hogy megérdemelték népi államunk újabb gondoskodását.

Sz. I.



Alexander Uszan szovjet műszaki szakember Szegedi Miklós géptechnikussal ismerteti a lyukkártyagép működését

(Nadai Károly felv.)

Vasutasok a Tanácsköztársaság megteremtéséért

Magyarország forradalmi népe — amely az 1917-es orosz forradalmak óta égo szemekkel tekintett Szentpétervár felé, és a Moszkvából érkező híreket leste — 1918. október 30-ról 31-re virradó éjszaka a munkásosztály vezetésével győzelemre vitte a polgári demokratikus forradalmat.

A négyeves háborut végignyomorgó munkások, parasztok és a lövészárkok borzalmait átélt katonák miután megdöntötték az átkos Habsburg-monarchiat, országszerte — városban és falun egyaránt — megkezdték a bűnös feudálkapitalista uralommal való leszámolast. A nép elégtételt követelt a világháború okta vérontásáért és szenvedéseiért. A kormány, — amely a polgári demokratikus forradalom győzelme után liberális polgári politikusokból és jobboldali szociáldemokrata vezérekből alakult — a polgári rend védelme érdekében, a néptömegek lefegyverzésére, a forradalom megállítására törekedett.

Az idő ... egyre követelőbben sugta a varosi es falusi proletárok fülébe: „Meg ne állj, proletár! Előre! Előre! Új szent forradalomra!" S mivel kihordta méhében az idő, 1918. novemberének végén a Vármajor utcaban megszületett az új forradalom vezérkara: a **Kommunisták Magyarországi Pártja.** Ez a párt a születése pillanatától kezdve a magyar haza dolgozó népének jobb, emberibb életéért való harcot írta zászlajára. Nyiltan hirdette, hogy célja a munkáshatalom megteremtése és feladatának tekinti a hatalom átvételére, a proletár forradalom kivívására előkészíteni a munkásosztályt.

A háborúellenes tömegmozgalmak első vonalában harcoló vasuti munkások politikailag legképzettebb és legöntudatosabb elemei — akik az elsők között csatlakoztak a Kommunisták Magyarországi Pártjához — a kommunizmus eszméinek lelkes harcosai és a párt aktív szervezői voltak.

Az Északi Főműhelyben — ahol **Hevesi József, Pásztor Ferenc, Mezei Lajos vasesztergályos, Nagy Sándor, Lalik Károly, Egresi, Koncsek Ferenc** lakatos bizalmiak voltak a kommunista mozgalom uttörői, — már december elején szilárd kommunista mag alakult ki. December közepén az Északi Főműhely kommunistái aktívan részt vettek „az **összes ipari szakmák kommunista szervező bizottságának**" megalakításában.

Szolnok megyében a kommunista szervezkedés élharcosai szintén a vasúti munkások voltak. **F. Bede László MÁV** műhelyi vaseszte galyos, **Gajdos Béla** forgalmi dolgozó, **Friesz Kálmán** vasúti munkás neve ott szerepel a kommunista párt szolnoki szervezőinek sorában. A szerb megszállás alatt levő Pécsett az első illegális kommunista sejt megszervezője Lefkovics Ernő, a MÁV üzletvezetőség távirásza volt. A legtöbb olyan városban, ahol nagy vasúti csomópont van, a vasúti munkások legöntudatosabbjai elsők között csatlakoztak a KMP-hez.

Egy hónappal a KMP megalakulása után — 1918. december 29-én — a MÁV összes munkás és tisztviselő kategóriáinak ... jol sikerült értekezletükön hozták létre a „kommunista vasutasok szervező bizottságát". A kommunista vasutasok értekezlete hangsúlyozta a vasutas szakszervezet egységének fontosságát, s azon meggyőződésének adott kifejezést, hogy felvilágosító munkájuk eredményeként „rövid ido alatt a gazdaságilag rettenetesen elnyomott vasutasság körében a kommunizmus fog diadalmaskodni."

A fiatal kommunista párt tagjainak fáradságot nem ismerő, éjt nappallá tevő szervező munkája eredményeként a KMP befolyása rövidesen növekedett országszerte. A polgári liberálisok és jobboldali szociáldemokraták koalíciós kormánya a kizsákmányoló osztályok érdekében 1919. februárjában kísérletet tett a kommunista párt szétverésére. Letartóztatta a párt vezérét, Kun Bélát és a Központi Bizottság számos tagját. A öntudatra ébredt munkástömegek nem hagyták a pártot. A letartóztatott vezetők helyébe újak léptek és a párt még mélyebbre eresztette gyökerét a tömegekben. A kommunista párt üldözése nem hamvasztotta el, ellenkezőleg, felszította a szocialista forradalom lángját.

Az Északi Főműhely munkáskollektívája 1919. március 6-i gyülése lelkes tüntetéssel tette magaévá a bizalmi testület határozati javaslatát, mely szerint „az Északi Főműhely öntudatos munkássága ... követeli a kommunista elvtársak szabadon bocsátását ... a rendőrség, csendőrség lefegyverzését és a munkásság felfegyverzését. Követeli a gyűlés, hogy minden hatalmat a munkások, és falusi szegények tanácsai vegyenek át ..."

A kommunista párt elleni támadás nagy hatással volt azokra a baloldali szociáldemokrata vezetőkre és tömegekre is, akik bár őszintén törekedtek a munkáshatalom megteremtésére, de egyelore még a szociáldemokrata pártban maradtak. Ezek sorába tartozott Landler Jenő es a szocialista vasuti munkások szá... vezetője. Az élet, az osztályharc gyakorlata győzte meg a munkásmozgalomnak ezeket a harcosait a kommunista párt igazáról és ahogy megismerkedtek a kommunisták célkitűzéseivel, a leninizmus eszméivel, úgy közeledtek a KMP-hez.

1919. március elején már egyre többen felismerték, hogy azoknak a szociáldemokratáknak, akik nem akarnak „a kapitalizmus betegápolónőivé" süllyedni, a szocialista rendszer létrehozása érdekében elő kell segíteni a kommunista párttal való megegyezést, a két munkáspárt erőinek egyesítését. A Magyarországi Vasutas Szövetség Központi Vezetősége Landler Jenő javaslatára 1919. március elején tartott ülésén e cél érdekében határozott úgy, hogy hivatalos tárgyalásokat kell kezdeni Kun Bélával, a kommunista párt letartóztatott vezetőjével.

A magyar vasúti munkásság osztályharcos múltjához méltóan vette ki részét 1918—19-ben a munkáshatalom, a Tanácsköztársaság megteremtéséért vívott harcból.

Gadanecz Béla

A FELEMELKEDÉS ÚTJÁN

Népünk megértette, hogy a mezőgazdaság szocialista fejlesztése, nemcsak a parasztság, nem kizárólag a kommunisták ügye, hanem össznépi érdek. A szerkesztőséghez érkezett levelek arról adnak hírt, hogy a vasutasok részt kérnek és részt vállalnak a párthatározat végrehajtásából.

A szegediek eleget tesznek a pártmegbízatásnak

Mint február 17-i lapunkban megírtuk, a megyei pártbizottság a szegedi vasutasokat bízta meg Domaszék és Székkutas községek patronálásával.

Február 19-én már 25 szegedi vasutas indult Székkutasra Annus István elvtárs vezetésével.

Az állomáson Szarka elvtárs, a pártszervezet titkára harmadmagával várta az érkezőket. A községbeliekkel a község kultúrtermében találkoztak, ahol tsz tagok, a községi orvos, az igazgató tanító, a tanács VB. elnöke ismertette a község helyzetét.

Elmondották, hogy az ellenforradalom idején Szegedről, Szentesről, Hódmezővásárhelyről, de még Pestről is érkeztek osztályidegen elemek, akik bomlasztó munkát végeztek. Székkutason a kilenc termelőszövetkezetből három maradt.

De az új, könnyebb termelési formát megismerő székkutasiak nem törődtek bele a vereségbe. 1957-ben 78-an, 1958-ban pedig 96-an léptek a közös termelés útjára. Ma sincs szövetkezetellenes hangulat, de a kistulajdonosi gondolkodásmód még húzza a parasztot.

Pedig mindenki láthatja, hogy könnyebben lehet boldogulni a közösben. Nagy Sándor tsz-tag elmondotta, hogy 10 esztendővel ezelőtt, amikor belépett a termelőszövetkezetbe, két dolgos karján, szegényes ruházatán és nagy családján kívül semmije sem volt. Azóta négy gyermeke kelt a maga szárnyára, most van soron az ötödik. Fehér cipőtől — kerékpárig minden van a háznál, amire azelőtt gondolni sem lehetett.

A székkutasiak elsősorban saját erejükre támaszkodnak. 180 agitátoruk van: tsz tagok, kommunisták és pártonkívüliek, de örülnek a városból érkezett segítségnek is. A szegediek az első alkalommal nagyjából megismerték a község helyzetét és a legközelebbi látogatáskor már ismerősként kezdhetik meg munkájukat. (Tótka Károly leveléből.)

Akik vidámságot vittek a faluba

Pécs állomás békebizottsága a Hazafias Népfronttól kapott fontos feladatot: kultúrműsorral gazdagítsák Málom községben a falulátogatók munkáját. Gyorsan kellett cselekedni. Nem volt könnyű, mert a kultúrotthon színjátszó csoportját betegség ritkította, de legyőzték a nehézségeket. Cserfai Józsi, Papp József munkához látott és két óra alatt kedves, színvonalas műsor előadására képes együttest hozott létre.

A község lakói szeretettel fogadták a pécsieket. Az iskola kicsinek bizonyult, sokan állva hallgatták a Hazafias Népfront és a városi pártbizottság küldötteinek beszédét, amelyet másfél órás műsor követett. A meghitt ünnepségért Málom község tanácselnöke mondott köszönetet és kérte a pécsiek további segítségét. (Leiti Ferenc leveléből.)

Foglalkozzunk a kétlaki vasutasokkal

A celldömölki vasutasok mindjobban megértik, hogy a mezőgazdaság szocialista nagyüzemi fejlődése elkerülhetetlen. Erről kell meggyőzniök a parasztságot, anélkül, hogy erőszakosan lépnének fel. Figyelembe veszik Lenin tanítását; mindent el kell követnünk, hogy ezt az utat megkönnyítsük a parasztság számára.

A fűtőházban pártvezetőségi ülésen beszélték meg a párt- és a kormányhatározatból adódó tennivalókat. A tanácskozásra meghívták a tömegszervezetek vezetőit is. A csomóponti és járási pártbizottság tervével összhangban ütemtervet készítettek. Vállalták, hogy Duka, Mersevat és Kemenespálfalva községek szocialista átszervezését segítik.

Külön szervező brigád alakult fiatalokból. Elsősorban olyanok vesznek részt a munkában, akik jól ismerik a falu problémáit. Első lépésnek — nagyon helyesen — azt tekintették, hogy a vasutasok mutassanak példát. Rendszeresen beszélgetnek a földdel rendelkező vasutasokkal. Akit sikerül meggyőzni arról, hogy könnyebb és jobb lesz az élete, ha a családja belép a szövetkezetbe, azt beronják az agitációs munkába.

A fűtőházból mindennap két-három tagból álló brigád látogatja a patronált falukat. Lehetőleg mindig ugyanazok, hogy jól megismerjék a község problémáit. Nem törekedtek mindenáron számszerű eredményre, mégis büszkén jelenthetik, hogy Mersevat szocialista község lett, s ebben benne van a celldömölki fűtőház dolgozóinak jó munkája is. (Kismihók Róbert leveléből.)

A gépészeti szakszolgálat feladata az 1959. évi szállítási tervek teljesítésében

II.

Irta: Tölgyes Lajos szakosztályvezető

(Folytatás.)

Az 1958. évi feladatok tanulságaiból kell kiindulnunk, amikor az 1959. évi feladatok megoldására készülünk. Ebben az évben ötmillió tonnával kell többet elszállítanunk, mint 1958-ban. Ugyanakkor el kell érni, hogy a *tehervonatok 75 százaléka közlekedjen menetrend szerint.* Ne csak induljon és a legközelebbi térközig haladjon menetrend szerint (ami ma még sokszor előfordul), hanem a célállomásig. Ez a cél. Így a feladat ugyan nehezebb — de szép!

Hogyan alakul a helyzet a gépészeti szakszolgálatot illetően? Ebben az évben már több kocsit fogunk beszerezni, mint amennyit selejtezünk, de a megnövekedett szállítási feladatokkal a beszerzés még nem lesz arányos. Eddig mintegy 1400 nyitott és néhány száz fedett teherkocsi beszerzése a biztos.

Vonóerőnk növekedni fog. Már folyik az utolsó 15 darab 375-ös sorozatú gőzgép leszállítása és ezzel véget is ért a gőzgépek beszerzése. Kapunk 10 darab 600 lóerős, 40 darab 400 lóerős és 20 darab 130 lóerős dieselgépet, 20 darab ötvengelyes motorkocsit, dolgozni fog a két Ward—Leonardgép is. Ez a MÁV dieselesítési programjának jelentős nyitánya.

A bevált módszerekkel

Ehhez azonban *szükséges az összes, bevált módszerek fokozottabb mértékű alkalmazása.* A szakszervezeti aktívák fokozzák tovább a versenykedvet és a kommunistákkal együtt álljanak a verseny élére. Példájuk most is, mint az elmúlt évben, magával fogja ragadni a vasutasok nagy többségét.

Meg kell őrizni a lelkes, fegyelmezett akaratot. El kell érni, hogy az egy kocsira eső raksúly tovább emelkedjen. Ezt a számot a kereskedelmi szolgálat dolgozza ki. Végrehajtásában nagy feladat hárul a forgalmi szolgálat dolgozóira.

Körülbelül ötmillió tonna áruval kell többet elszállítanunk, mint az elmúlt évben. Ha napi 13 ezer kocsirakodást veszünk alapul és ha minden kocsiba egy tonnával többet rakunk, ez már naponta 13 ezer tonna árutöbblet elvitelét teszi lehetővé. Ez egy év alatt 4 millió 475 ezer tonna áru elszállítását biztosítaná, tehát majdnem annyit, mint a jelentkező árutöbblet.

A teherkocsipark átlagos raksúlykapacitása 20,5 tonna. Az elmúlt évben elértünk 15,5 tonnát, ha tehát 16,5 tonnát érnénk el, még mélyen a 20,5 tonna alatt maradunk (bár ezt sohasem lehet elérni), de bizonyítja, hogy meglehetős nagy tartalék áll rendelkezésünkre.

A nagy vasúti műhelyekben az őszi forgalom előtt *fokozni kell a kocsijavítás tempóját.* Úgy kell ütemezni a munkát, hogy az őszi forgalom idejére minél kevesebb kocsijavítás merüljön fel. Tavaly kicsit elkéstünk ezzel a munkával, hiszen az őszi forgalom idejére 2—3000 középjavításos kocsi várt műhelyi befogadásra.

A mozdonyjavítási átfutási időket a minimálisra kell leszorítani. Anyaghelyzetünk lényegesen jobb, mint a korábbi években volt, bár sokszor anyaghiány miatt a javításból ki kell emelni mozdonyokat. Ha ezek a zavaró jelenségek nem lépnének fel, lényegesen le lehetne szorítani a mozdonyjavítás átfutási idejét.

Minőségileg is jobbat

A mozdony- és kocsijavításnál fokozni kell a minőségi munkát. A vontatási átvevők, a meósok sokkal *szigorúbban ellenőrizzék a mozdonyok és kocsik minőségi javítását.* A minőségi ellenőrzésbe az idén az anyagvizsgáló főnökséget is bevonjuk. Tovább kell javítani a mozdonykarbantartási munkákat.

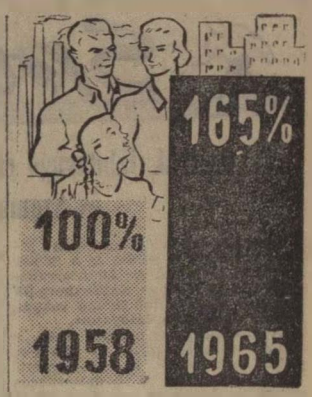
Nagy érdemük volt a mozdonyvezetőknek az elmúlt év sikereinek kivívásában. Számtalanszor csökkentették a vonatkésést a rövidebb menetidők alkalmazásával. Ezt csak jó gépekkel és jó személyzettel lehet elérni. Ezért kell nagy súlyt helyezni a szakmai továbbképzésre.

A jövőben nem túrhetjük, hogy műveletői, csoportvezetői beosztásba szakmailag nem a legképzettebb emberek kapjanak beosztást. A műveletőktől — különösen a fiatalabbaktól —, megköveteljük, hogy végezzék el a technikumot. Ma mindenkinek tanulnia kell. A következő években gőzvontatásról átállunk a dieseles és villamos vontatásra. Át kell állni az embereknek is a „gőzös gondolkodásról" a „dieselés villamos gondolkodásra". (Ez jelenti vasutunkon a magasabb technikát, ez a jövő.) És ez nem kis dolog. Ezt csak sok tanulással lehet elérni.

A Szovjetunió Kommunista Pártjának XXI. kongresszusán vázolt távlatok mindenki előtt legyőzhetetlen erővel bizonyítják, hogy a technika fejlesztésének soha nem látott arányai következnek. Ennek hatása a magyar népgazdaságra is magával sodróan nagy lesz és a jelentkező feladatok megoldásához politikailag, szakmailag, kulturálisan művelt emberek sokaságára van szükség.

Az 1958. év jó esztendő volt. A magyar vasutasok boldogan emlékeznek rá, de 1959 még jobbnak látszik. A fejlődés egyenletes, töretlen iránya biztosíthatja az 1959. év eredményeit, sikereit.

A gépészeti szakszolgálat dolgozói továbbra is olyan lelkesen, egységesen harcoljanak a rájuk eső feladatok legjobb megoldásáért, mint eddig tettek, fűzzék még szorosabbra az elvtársi, baráti viszonyt, amit a szocialista Magyarországért való harc eszméje hasson át. Ha így lesz, akkor 1959 is a sikerek éve lesz.



1958—65 között a nemzeti jövedelem 62—65 %-kal növekszik, hatszorosára az 1940. évinek. A fogyasztás volumene 60—63, a reáljövedelem 40 %-kal emelkedik. (A Szovjetunió 7 éves tervének adatából.)

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a dolgozók és a szakszervezeti bizottságok figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

8. számból: 132 772/1958. I—4. B. Végrehajtási utasítás. Szolgálati helyek versenye az élüzem kitüntetés elnyeréséért. A szolgálati helyek versenye a Minisztertanács és a SZOT elnöksége vándorzászlajáért. Az élüzem cím elnyerésének 1959. évi célkitűzései.

9. számból: 102 690/1959. I/4. A. Családifenntartó sorkötelesek szolgálathalasztása.

HÍRADÁS KECSKEMÉTRŐL

A januári termelési tanácskozáson *Kecskemét* állomás dolgozói elhatározták: *minden nehézséget leküzdenek és teljesítik az élüzemszintet.*

Az elhatározást tett követte. Lelkes, becsületes munkával harc indult a fegyelem megszilárdításáért, megindult a nemes vetélkedés a túrók között. A dolgozókat ma már érdekli a saját és a riválisi túrteljesítményének, de az állomás összeredménye is.

Gyakori az olyan párbeszéd, mint amilyen *Santa András* kocsimester és *Kiss István* teljesítményértékelő között zajlott le:

„Pista bácsi, hol szorít?"

„A kocsitartózkodásnál Bandi, ott nyomjátok meg."

És „Bandiék" megnyomták. Az eredmény nem maradt el. Az év első két hónapjában túlteljesítettük az élüzem-szintet.

Az eredményt a társszolgálati ágak elvtársias, jó munkája is segítette. Dicséret illeti *Rédei, Feleki,* és *Lőrincz* szolgálati főnököket, akik megtudták nyerni a dolgozók bizalmát a közös ügynek. A sikerek nem tesznek bennünket elbizakodottá, hiszen még nagyobb feladatok állnak előttünk: *Várjuk az 1959. évi gyümölcsszezont.*

MÉSZÁROS GÁBOR
Kecskemét

Az új nyugdíjtörvény egyes pontjainak részletes ismertetése

Özvegyi nyugdíj

Ideiglenes özvegyi nyugdíjra 1 évig jogosult a férj haláláig számított egy éven át az a feleség, akinek férje öregségi, vagy rokkantsági nyugdíjas volt, vagy haláláig a rokkantsági teljes, vagy résznyugdíjhoz szükséges szolgálati időt (öregségi és rokkantsági a látásnál ismertettük) megszerezte, illetőleg üzemi baleset vagy foglalkozási betegség következtében halt meg.

Állandó özvegyi nyugdíj 1 éven túl is) jár a feleségnek abban az esetben is, ha

a) 55. évét eléri, vagy megrokkan, feltéve, hogy férjének halálakor 40. életévét már betöltötte,

b) férjének halálakor 40. évét ugyan még nem töltötte be, de férje halálától számított 5 éven belül megrokkan.

Az az özvegy, akinek férje a házasság megkötésekor 60. életévét már betöltötte, ideiglenes, vagy állandó özvegyi nyugdíjra csak abban az esetben jogosult, ha a házasságból (együttélésből) gyermek született vagy a házastársak a házasság megkötése után legalább 5 évig együtt éltek.

Különélő házastárs vagy elvált nő özvegyi nyugdíja

Annak a nőnek, akinek házasságát felbontották, és annak a feleségnek, aki férjétől egy évnél hosszabb ideje külön él, az ideiglenes özvegyi nyugdíj egyéb feltételek mellett is csak abban az esetben jár, ha férjének halálakor tartásdíjban részesült. Az özvegyi nyugdíj összege a tartásdíj összegénél több nem lehet.

Annak a nőnek, akinek házasságát felbontották és annak a nőnek, aki férjétől egy évnél hosszabb ideje külön él, az állandó özvegyi nyugdíj az egyéb feltételek mellett is csak abban az esetben jár, ha férjének halálakor tartásdíjban részesült, vagy az állandó özvegyi nyugdíjra jogosultság feltételei a különéléstől számított 15 éven belül következnek be, és a feleség tartásra való érdemtelenségét a bíróság nem állapította meg.

Élettárs özvegyi nyugdíja

Özvegyi nyugdíjra jogosult a feleséggel egyenlő feltételek mellett az a nő (élettárs) is, aki a meghalt férfivel annak halálát közvetlenül megelőzően legalább egy éven át együttélt, ha az együttélésből gyermek származott és a férfi az apaságot elismerte, vagy azt a bíróság jogerősen megállapította. Özvegyi nyugdíjra jogosult az az élettárs is, aki a meghalt férfivel annak haláláig legalább 10 éven át együtt élt.

Patkányeldorádó vagy oktató helyiség?

A Ferencvárosi Fűtőház előterében közvetlenül a felszabadulás után ideiglenes jelleggel egy fabarakkot építettek a bombatámadások során elpusztult irodák helyett.

Két-három évet valahogy csak kibír — mondták akkoriban az illetékesek. Tévedtek. A barakk ma is áll. Igaz, az idő vasfoga kikezdte már a tetőzetét s az egerek, patkányok is otthonra leltek benne. A rozoga alkotás megérett a lebontásra.

— *Evekkel ezelőtt lebontottuk volna, de sajnos mi nem rendelkezünk vele* — mondták a fűtőház szakszervezeti bizottságán, amikor ott jártunk.

Hogy tulajdonképpen ki a barakk gazdája, nem feladatunk kinyomozni. Ezúttal azokról a körülményekről szeretnénk írni, amelyek az épületben uralkodnak.

Kezdjük talán az elején. A barakkot tíz évig használták irodának. 1955-ben, amikor az irodákat a megépült új helyiségekbe költöztették, mindenki azt gondolta, hogy lebontják az épületet. Nem így történt. Mivel alkalmasabb oktatóhelyiségeket úgy látszik nem sikerült találni, a barakkot jelölték ki a mozdonyvezetők, fűtők, rendszeres továbbképzésének helyéül.

Két nagyobb szobát berendeztek tanteremnek. 4—5 szoba üresen áll, egyet lomtárnak használnak. Ott kapott helyet a konyha, az étterem, átellenben egy bádogosműhely és egy WC. (Ez aztán higiénia!)

A két tanterem jelenleg is zsúfolt. Az egyikben dieselmozdonyvezetők, a másikban fűtők tanulnak.

A lomtár egyik sarkában nagy halom szemét. (Igazi patkánytanya.) A szeméthalom mellett vaságyak, matracok és takarók.

A gőzmozdonyvezetők napokban induló tanfolyamát is itt rendezik meg. A három tanfolyam — egy-egy tanfolyam 30 főből áll — felváltva használja majd a két tantermet. Ez még megjárná, de az már megengedhetetlen, hogy a mozdonyvezetőket ennek a patkányeldorádónak az üres szobáiban akarják elhelyezni és azokkal a vaságyakkal, matracokkal és takarókkal fogják szobáikat berendezni, amelyek a lomtárban láthatók, és olyan koszosak, hogy rájuk nézni is rossz.

Hogy mennyi féreg lehet ebben a fabarakkban? Csupán a bádogosműhelyben *Bartos János* az utóbbi időben 13 patkányt „ejtett el" saját maga készítette csapdájával.

Még néhány apróság. A téli hónapokban a kályha közelében ülők nekivetkőzve, az ablaknál levők pedig bundában hallgatják az előadást. Nyáron még rosszabb a helyzet. Ha nyitva tartják az ablakokat, a füst és a gáz, ha bezárják, a hőség miatt szenvednek a hallgatók. Nem beszélve arról, hogy a barakk északi oldalán a gurító, déli végében pedig a fordítókorong miatt egész napon át olyan nagy a zaj, hogy alig érteni az előadó szavát.

Az állandó rázkódtatás miatt az épület már balesetveszélyes. Ma még csak a vakolat hull a hallgatók nyakába, amikor a fűtőházból a fordítókorongra kijár egy mozdony. De lehet, hogy holnap már a mennyezet is felmondja a szolgálatot.

Az egészségügyi szolgálat és az illetékesek —, ha egyáltalán ismerik a ferencvárosi fűtőház fabarakkjában uralkodó áldatlan állapotokat —, meddig tűrik még, hogy ilyen mostoha, egészségtelen és balesetveszélyes helyen történjék a vontatási szolgálat dolgozóinak rendszeres elméleti továbbképzése?

Esős időben ilyen képet mutat Dombovár alsó állomás rakterülete. Reméljük, hogy mielőbb teljesítik az állomás dolgozóinak 1952 óta vajúdó kérelmét és kővel burkolják a rakterületet!
(Mező László felv.)

Sport

Osztrák labdarúgó csapat a Szőnyi úton és Szombathelyen

Osztrák labdarúgó-csapatot látott vendégül a BVSC és a Szombathelyi Haladás. Az ellenforradalom óta az NB I-es Kapfenberg SV az első osztrák labdarugó csapat, amely hazánkba látogatott.

A vendégcsapat február 19-én a BVSC-vel mérkőzött. Az NB I-es BVSC-nek ez volt az első nemzetközi mérkőzése. A bemutatkozás sikerült. A találkozót 1:1-es félidő után 4:1 arányban nyerték.

Február 22-én a Szombathelyi Haladás látta vendégül a Kapfenberg együttesét. A szombathelyiek is kitettek magukért, 5:0 (3:0) arányú győzelmet aratták.

Reméljük, hogy a Kapfenberg magyarországi szereplése kiindulópontja lesz a magyar—osztrák sportkapcsolatok újból megerősödésének, amelynek mindkét ország sportja hasznát látja.

Sporthírek

A vártnál eredményesebben szerepeltek a vasutas ifjúsági birkózók az országos ifjúsági szabadfogású bajnokságon. Horányi (BVSC) pehelysúlyban, László (Szolnoki MÁV) kisközépsúlyban, Bordás (BVSC) nagyközépsúlyban, Kovács (Szegedi VSE) pedig félnehézsúlyban nyert bajnokságot. A helyezéseket figyelembevéve a BVSC fiataljai szerepeltek legeredményesebben a népes mezőnyben — megnyerték a csapatbajnokságot.

★

Vasutas vívósiker a Vasas és a Betonútépítők III. osztályú kardvívó-versenyén. A versenyen — 41 vívó lépett pástra — a MÁV Hódmezővásárhelyi MTE tehetséges kardozója, az ifjúsági korban levő Kőves szerezte meg az első helyet.

★

Jól szerepeltek a vasutas sportegyesületek fiatal ökölvívói a keleti területi ifjúsági egyéni ökölvívó-bajnokságon. A Debreceni VSC fiataljai három, a Szolnoki MÁV ifistái pedig egy bajnokságot és több helyezést szereztek. Az összesített pontversenyben a DVSC 18 ponttal a harmadik, a Szolnoki MÁV 7 ponttal a negyedik lett.

★

A sportolók szocialista nevelésének problémái címmel rendezett ankétot február 16-án a szakszervezet elnöksége és a sportosztály. Az ankétra a nagyobb sportegyesületek vezetőit és az élvonalbeli csapatok edzőit hívták meg. A szakszervezet székházának tanácstermében mintegy 80 sportvezető hallgatta meg Szabó Antal főtitkár beszámolóját, amelyet vita követett.

★

Kétfordulós kerékpáros terepversenyt rendezett a budai hegyekben a Budapesti Kerékpáros Szövetség. Az első fordulóban Horváth (BVSC) míg a másodikban Dévai János (Pécsi VSK) szerezte meg az első helyet, őccse Dévai András előtt.

★

Szolnokon ifjúsági férfi és női tőrversenyt rendeztek. Férfi tőrben 1. Boda (MÁV Hódmezővásárhelyi MTE) 7 gy, 2. Németh (BVSC) 6 gy. Női tőr: 1. Keresztes (BVSC) 6 gy, ... 3. Józsa (MÁV HMTE) 5 gy.

Lakáscsere

— Elcserélném péceli 1 szobás, félkomfortos lakásomat hasonló nagybudapestire. Kemenesi László, telefon: 24—12 városi: 122—212.

— Budapest Vízafogó állomás mellett, különálló kertes házban levő nagyméretű, olcsóbérű 2 szobás komfortos szolgálati lakásomat elcserélném hasonló kisebbre belterületen. III. emeletig. Parragh, telefon: 31—95.

Javítsuk a tehervonatok menetrendszerűségét

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége mellett, mindjobban előtérbe kerül a tehervonatok menetrendszerű közlekedtetése is.

Ha a tehervonatok menetrend szerint közlekednek, amellett, hogy növekszik a bizalom a vasút iránt, az utazószemélyzet hasznos teljesítménye előre megtervezhető. Csökken az ötletszerű vezénylések száma és a készenléti idő. Előre kiszámítható, hogy a vonatkíséret dolgozói menynyi időt tölthetnek családjukkal. Több idejük lesz szórakozásra, tanulásra.

A budapesti igazgatóság egyes csomópontjain, *Ferencvárosban, Rákosrendezőn, Szolnokon, Komáromban* a forgalom és a vontatás dolgozói szerződést kötöttek a tehervonatok menetrend szerinti közlekedésének javítására.

Az utóbbi időben az igazgatóság területén jelentősen javult a tehervonatok menetrend szerinti közlekedése, s emellett a személyszállító vonatok rendessége sem romlott. Nem feledkeznek meg a dolgozók a menetrendszerűség mellett a kocsik, a vonóerő jobb kihasználásáról sem.

Február 11-én az igazgatóság területén közlekedő 470 tehervonat közül 426 rendesen indult és 385 menetrend szerint érkezett rendeltetési állomására. A társigazgatóságok felé indított 59 vonatból 48 lépte át rendes időben az igazgatósági határt.

A szakszervezeti bizottságok figyelemmel kísérik ezt a fontos tennivalót, s ahol szükséges ott segítenek.

Azt kérjük a többi igazgatóságtól, hogy saját eredményeik növelésével támogassák közös törekvésünket.

Banka József,
a Budapesti Területi
Bizottság munkatársa

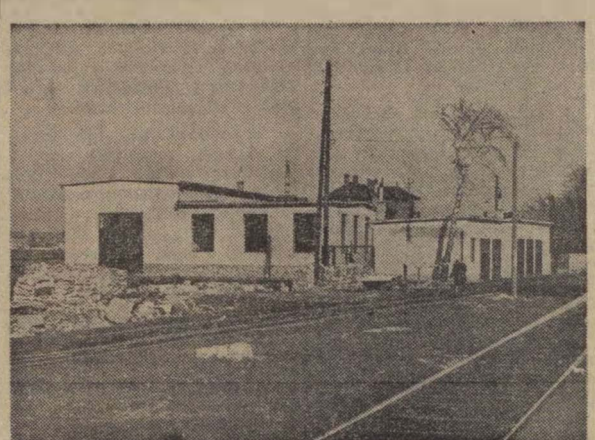
Ankét a munkavédelemről

Országos munkavédelmi ankétot rendezett pénteken a vasúti főosztály kultúrtermében az I/3. C. osztály. Az ankéton mintegy száz munkavédelmi előadó, munkavédelmi felügyelő és biztonsági megbízott vett részt.

A munkavédelem időszerű kérdéseiről, a balesetelhárításról, az 1958. évi tapasztalatokról *Kvassai István* a 3. C osztály vezetője tartott beszámolót. A beszámoló az eredmények mellett azokkal a hibákkal is részletesen foglalkozott, amelyek gátolják az előrehaladást. Ilyenek: *a külszolgálati főnökségek sok helyen elhanyagolják a munkavédelmi oktatások megtartását. Még ennél is rosszabb a helyzet az újfelvételes dolgozók oktatásánál. Hiba az is, hogy az igazgatóságok munkavédelmi előadói a konyhaügyektől kezdve mindent végeznek, csak éppen a munkavédelemmel nem foglalkoznak megfelelően. Kár, hogy az egyébként gondosan elkészített beszámoló nem adott tanácsot a hibák kiküszöbölésére.*

A beszámolót hasznos vita követte. A problémák mellett nem egy hozzászóló mondta el a munkában szerzett tapasztalatait. A budapesti igazgatóság munkavédelmi előadói például elmondották, hogy egy igazgatói rendelet szerint havonta csak három napot tölthetnek vidéken. Ez kevés. Iróasztal mellől nem lehet a balesetek ellen védekezni.

Az értekezlet végén az 1958-as évben jó munkát végzett munkavédelmi előadókat *Bangó Sándor* elvtárs vezérigazgatóhelyettes pénzjutalomban részesítette.



A nehéz fizikai erőkifejtést kívánó munkák kiküszöbölésére szolgáló gépek karbantartását végzik ezekben az új szerelőcsarnokokban a Dombóvári Pft. Főnökség dolgozói
(Mező László felv.)

A személypályaudvari munka javítása érdekében

Csamangó Henrik elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője értekezletet hívott össze azzal a céllal, hogy a személypályaudvarokon, állomásokon is jobban érvényesüljön a menetrend mint „vastörvény".

Az értekezleten jelen voltak a nagyobb állomások, fűtőházak, műszaki kocsiszolgálati főnökségek, valamint a párt és szakszervezeti szervek vezetői. Az előadásból és a hozzászólásokból a következő tennivaló kristályosodott ki: a szerelvények ésszerű forgatása, az esetleges műszaki hibák mielőbbi megállapítása és elhárítása, a helyes, gazdaságos előfűtés, tisztogatás, tolatás, vonatösszeállítás, tehát minden, a vonatforgalommal összefüggő teendő jobb elvégzése.

Technológiai terv alapján

Tehát — hangzott a határozat — *az állomásokon a helyi viszonyok figyelembevételével, a társszolgálati ágakkal történt megbeszélés, megegyezés alapján előre meg kell állapítani a napi munkák technológiáját.*

Mi a Nyugati pályaudvaron bizottságot szerveztünk, melynek feladata:

1. Felülvizsgálni a szerelvényfordulókat *(főleg azt, hogy az érkező vonatok szerelvényei, melyik vágányon mettől-meddig tartózkodnak)* a vágányok használát, a kocsitartózkodási időket, a tárolóvágányok kijelölését *(— figyelemmel a tárolandó vonat, kocsicsoport hosszára, mennyiségére)* megvizsgálni, hogy megfelelők-e a javítási, tisztítási, víztöltési helyek. Ide soroljuk feladatként azt is, hogy a rendtől való eltérésről, munkaigénylésről a társszolgálati ág időben kapjon értesítést.

2. A tolatómozdonyok részére folyamatosan, óra és perc megjelölésével megállapítani a tolatási munkákat. *(Például az I. sz. tartalék 12.35-kor a 714. sz. vonat szerelvényét az öreg tároló III. sz. vágánytól a csarnok I. sz. vágányra betolja és 13.15-kor a 7. sz. váltón át a tároló kitoló vágányra megy stb.)* A tervszerűen felbontott vonatok kocsijainak elhelyezési vágányát a vonatokból kikerült kocsik — étkező, háló, posta, gyűjtő, levelező stb. — helyét ki kell jelölni. Meg kell állapítani a kihúzás és a betolás idejét is.

3. A gépkísérők feladatait pontos időadatokkal és időrendben megállapítani. Azt is, hogy melyik szerelvényt, vagy gépet mikor, hová kísérik és a munka befejezése után hová kell visszatérniük.

Számolnak a programváltozással is

A technológiai munkafolyamatot mindig a való helyzetnek megfelelően, tehát a meglevő kocsiparkra dolgozzuk ki, ügyelve arra, hogy a legkisebb részmunka se maradjon ki. A munkamozzanatokat a közlekedésére kell építeni. Ha vonatkésés, vagy egyéb miatt egyik-másik tolatómozdony a munkafolyamatból kiesne, a kocsimesternek arra kell törekednie, hogy az mielőbb visszaálljon a tervszerű és előírás szerinti folyamatba.

A napi programtól eltérő — a felsőbbségtől kapott feladatok ellátása — *(mert ilyen is van bőven)* a csarnoki térfőnökre tartozik. Operatív intézkedéseit úgy hozza meg, hogy a tervszerű folyamat üteme tartható legyen.

Mivel az állomás munkája bizonyos vonatkozásban a menetrend folytatása, illetve azzal összefügg, minden menetrendi időszakra új munkafolyamatot kell kidolgozni és a gyakorlatba bevezetni.

Reméljük és hisszük, hogy ezzel a módszerrel le tudjuk győzni az állomásunk *„szűk keresztmetszetéből"* eredő nehézségeket és jó szolgálatot teszünk az utazóközönség, a jobb, korszerűbb vasúti forgalom érdekében, amit — a csaknem közhellyé vált, nem valami szerencsés szóval — úgy hívunk, hogy: kulturált utazás.

Markó László
főfelügyelő,
Budapest Nyugati pu.
állomásfőnöke

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczur utca 41
Telefon:
424—184, üzemi 24—41. 38—00
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály

HÍREK

— Jól sikerült békeestet rendezett Szeged állomás békebizottsága. Az esten a családtagokkal együtt közel másfélszáz dolgozó jelent meg, akiket a békemozgalom eredményeiről szóló előadás után színvonalas kultúrműsorral szórakoztatott a rendezőbizottság.

— Korszerűsítik a Rákos—Újszász közötti vasútvonalat. Az idén 38 kilométer nyílt vonalat és 15 kilométer állomási vágányt hoznak rendbe. A tervek szerint 1960. január 1-től a Bukarest—Szófia felé tartó nemzetközi vonatok már 100 kilométeres sebességgel haladhatnak az új pályán.

— Új, korszerű hangszóróval szerelik fel a Keleti-pályaudvart. Minden csarnoki peron felett négy méter magasságban, hatvan darab úgynevezett gömbsugárzót szerelnek fel, tíz-tízméteres távolságban. Bevezetik az idegen nyelvű tájékoztatást is.

— Évente csak egy polgári menetrendkönyvet ad ki a MÁV a jövőben. Ezt a módszert már több országban bevezették. A május közepére várható utolsó „nyári" menetrend egyúttal téli menetrend is lesz.

— Kínai megrendelésre vasútbiztosító-alkatrészeket gyárt a Szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító Vállalat. Jelenleg a váltókhoz szükséges kampózárakat készítik.

— Zenés, műsoros táncestélyt rendezett február 14-én az Ady Endre népművelési otthonban, a szombathelyi igazgatóság forgalmi osztálya.

— Bensőséges ünnepséget rendezett febr. 27-én a Landler Jenő Járműjavító művelődési otthonában a Testvériség tornász-szakosztálya.

Mint Honti Mária rövid beszámolójából kitűnt, a Testvériség férfi és női tornászai eredményesen szerepeltek 1958-ban. Ez a fiatalok szorgalma és lelkesedése mellett kétségtelenül a szakosztály vezetés és a két edző Halász Gyula (férfi) és Beregszászi Frigyes (női) jó munkáját is dícséri.

A családias ünnepségen Máthé Ferenc a Járműjavító igazgatója is elismeréssel beszélt a szakosztályról, majd Zoller Máriát, Honti Máriát és Simonek Piroskát pénzjutalomban részesítette.

Nem nagy dolog, de mégis...

A pusztaszabolcsi fűtőháznál naponta legalább 50—60 ember mosakodik a fürdőben. Tükör híján egymástól kérdik: vajon nem maradtam-e kormos? Mert nem könnyű Pusztaszabolcson a tisztálkodás. A víz kemény és úgy látszik oldószerrel is gyengén áll a vasut.

Kiderült, hogy van négy tükör a fűtőháznál, de mivel négy iroda is van, nem jut belőle a fürdőbe. Amikor szóvátesszük, a takarítónő csak legyint: ugyan ki hallgat egy öreg asszony szavára.

Remélem a sajtó szavát nem intézik el kézlegyintéssel.

Tóth II. József
munkásellátási felelős
Dombóvár fűtőház

— Megkezdték a Keleti-pályaudvar felújítási munkáit. Harminc milliónál nagyobb beruházással visszaállítják az épület eredeti jellegét.

— Száznál több hajtókat gyárt 1959-ben a szegedi Felépítményi és Vasanyagjavító. Tavaly negyvenet készítettek.

— Súlyos baleset történt a mázaszászvári állomáson. Egy szénnel rakott vagon rosszul lezárt ajtaja a vonat indulásakor kinyílt. A kizuduló szén maga alá temetett egy vasutast, akinek a lábfejét levágta a vonat kereke.

— Kombinált villanymozdonyt készítettek Prágában, amely hosszabb utat tehet meg nem villamosított pályán is. A mozdony áramfejlesztő telepe a villamosított pályán feltöltődik, s az így tárolt áram biztosítja a továbbhaladást nem villamosított szakaszon is.

— A Tanácsköztársaság 40. évfordulója alkalmából a Szolnoki Járműjavító hegyi vörös-ütegének egykori tagjai is megrendezték találkozójukat. A találkozón megjelent 25 harcost szeretettel köszöntötték a megyei pártbizottság és a nőszövetség tagjai. Az úttörők népes serege virágcsokrokkal kedveskedett a veteránoknak.

— Jobb munkára tettek vállalást Pécs állomás dolgozói április 4 tiszteletére. Vállalásaik elsősorban a kocsimozdítási egységidő csökkentésére irányulnak.

— Hámán Kató nevét viseli a Szeged-Alsóvárosi iskola úttörő csapata. A közelmultban megtartott névadó ünnepségen — amelyen zömében vasutas gyermekek vettek részt, — meleg szavakkal méltatták Hámán Kató munkásságát.

— 5 millió dollár hosszúlejáratú kölcsönt nyújtott az USA Jugoszláviának diesel-mozdonyok vásárlására. A vásárlást a jugoszláv vasutak öt éves fejlesztési tervének keretében bonyolítják le.

— Mozgó légoltalmi kiállítás járta a szegedi igazgatóság nagyobb szolgálati helyeit. A kiállítást a budapesti igazgatóság szervei állították össze és adták át a szegedieknek.

— Elkészült az első emeletes dieselvonat Kínában, a cindaói vagongyárban. A szerelvény két dieselmozdonyból és négy darab emeletes vagonból áll, a óránként 120 kilométeres sebességgel haladhat. Egy-egy kocsi 196 férőhelyes.

— Önálló hangversenyt adott a szegedi vasutasok Hazánk Énekkara február 28-án a békéscsabai MÁV kultúrotthonban. Az énekkar április 4-én a szolnoki járműjavító kultúrtermében lép fel a szolnokiak vendégszereplésének viszonzásául.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Illés Gyula, Pécs; Didek István, Ülő; Cserháti József, Szeged; Tóth Mihályné, Budapest. Beküldött írásaikat, verseiket a Tanácsköztársaság 40. évfordulója alkalmából meghirdetett irodalmi pályázat során bíráljuk el. A pályázat eredményét lapunkban közzétesszük.

Markos József, Zalaegerszeg. Javaslatára illetékesek figyelmét felhívtuk. Egyelőre nincs mód az utasítás megváltoztatására. Azért fontos, hogy a vonatvezetők sapkajukon viseljék a 4 cm széles vörös szalagot, hogy az távolról is jól látható legyen. Hasonló jelzéseket külföldi vasutaknál is alkalmaznak.

Papp Lajos, Budapest. Köszönjük, hogy a 408. sz. vonatban közlekedő hibás kocsit gyorsan megjavították. A levélíró figyelmét felhívjuk, hogy a hibákat ne túlozza el.

Papp Géza, Szolnok, Öregségi nyugdíját 60 éves korában kérheti, mivel az 1958. évi 40. sz. törvény szerint munkaköre nincs felsorolva a korkedvezményben részesülő munkakörök között.

Cserháti József, Szeged; Mészáros Gábor, Kecskemét; Bátori Pál, Kunszentmiklós—Tass, Sziládi Sándor, Szeged; Leiti Ferenc, Pécs; Banka József, Budapest, Tóth II. József, Dombóvár; Tótka Károly, Szeged; Kismihók Róbert, Celldömölk. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Babácsi Imre, Martonvásár; Téglás János, Tatabánya—Felső; Gulyás István, Adács; Tóth Gyula, Tapolca. Panaszaikat megvizsgáljuk.

Miért nem kaptak jutalmat?

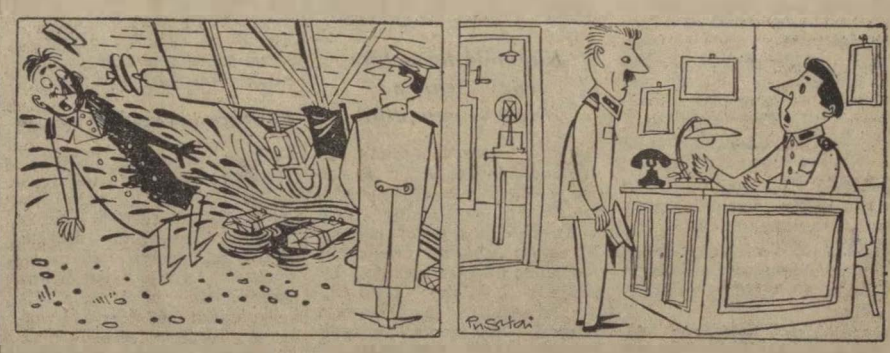
Szovjet tapasztalatok alapján 1950-ben hazánkban is bevezették az áruirányítói szolgálatot. A tapasztalat igazolja, hogy ez hasznos volt, mert jelentősen segíti a vasút szállítási munkáját. Különösen a kocsik ki- és berakásánál, valamint a szállíttató felekkel való kapcsolat kialakításában értek el jelentős eredményt.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói ismerik és értékelik az áruirányítók munkáját, éppen ezért furcsálljuk, hogy az 1958 decemberi jutalmazásnál egyetlen áruirányítót sem vettek számításba.

A gócponti áruirányítók az állomások létszámába tartoznak. Fegyelmileg és szakszempontból az igazgatóság VI. osztályához. A VI. osztály nem jutalmazhat, az állomás pedig nem ismeri munkájukat. Ez nem lehet ok arra, hogy ha megérdemlik, ne kapjanak jutalmat.

Bakó János
Miskolci igazgatóság

Közöny — Ismeri a beosztottját



— Mondja! Bejelentette már, hogy ilyen állapotban van a vágány?

— Én itt szoktam állni és itt nem fröcsköl...

— Most jelent beteget, amikor nincs se aratás, se szüret, se disznóölés? Csak nem beteg?!

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM. 6. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. MÁRCIUS 16.

Plakát a Tanácsköztársaság idejéből

A negyvenedik évfordulóra

1919. *március 21. A magyar nép történelmének egyik legdicsőbb napja. Évszázados zsarnokság, külső elnyomás és mérhetetlen nyomor után eljött népünk tavasza.*

A forradalom magvát a Nagy Október szele hozta el. Jó talajra talált. A magvat népünk vérével öntözte és csakhamar virágba borult a forradalom fája. Sajnos, mindössze 133 napig élvezhette népünk a gyümölcsét, mert a nemzetközi imperializmus reá támadt. A fát ugyan ki tudták dönteni, de gyökereit soha nem téphették ki a magyar proletariátus szívéből.

Alig négy és fél hónapig hirdette a magyar dolgozók győzelmét a Tanácsköztársaság, mégis huszonöt esztendeig szórta rá átkát a Horthy-fasizmus. Negyedszázadig folyt a történelemhamisítás minden eszközzel. A rádió hullámhosszán, a színházak dobogóján, a filmek vásznán, az újságok hasábjain, a könyvek lapjain. Gyalázták a magyar nép legdicsőbb tettét az óvodáktól az egyetemekig, a tanonciskoláktól az üzemekig. De semmilyen rágalomhadjárat nem tudta feledtetni, hogy 1919-ben a magyar nép a világszabadságért küzdők első sorában haladt.

Büszkék vagyunk rá, hogy a magyar vasutasok is részt vállaltak ebből a nemes harcból. Kegyelettel hajtjuk meg a megemlékezés lobogóját azok előtt, akik életüket, vérüket áldozták az első magyar proletárdiktatúráért.

Vajon mi volt az oka, hogy a magyar nép elsőnek követte az orosz népet, bebizonyítva a világnak, hogy Szovjetoroszország példája követendő út és követhető minden ország munkásosztálya, dolgozó népe számára.

A magyar Tanácsköztársaság létrejötte a fiatal Kommunista Magyarországi Pártjának történelmi győzelme volt. Kun Béla vezetésével csakhamar meghóditotta a munkásosztály túlnyomó többségét.

Az imperialista háború által agyongyötört nép békére vágyott. A vasúti munkások háborúellenességének jelei már a világháború első hónapjaiban megmutatkoztak. A főműhelyek munkásai kezdettől fogva harcban álltak a műhelyek élére kirendelt katonai parancsnokokkal, igazgatókkal és azok hajcsáraival. Landler Jenő így ír erről: „Az Istvántelki főműhely legelső alkalommal felláza dt, hogy megakadályozza a megkísérelt legelső katonai fegyelmi büntetés végrehajtását... Ugyanez a műhely később... a csendőrkülönítményt vasdorongokkal, emelőrudakkal, fejszékkel kiverí a gyár területéről... Sátoraljaújhelyen a vasúti műhely irodáját darabokra törik és véresre verik a főnököt...”

Az Északi Főműhelyben a sztrájkoló munkások a statárium kihirdetésére a „Marseillaise” éneklésével feleltek. A sztrájkokban részvevő munkások politikai öntudata, látóköre szélesedett és mind többen ismerték fel a szervezettség erejét. A szakszervezetek befolyása a tömegek között napról napra, óráról órára növekedett.

Folyt a harc a csatamezőn, folyt a küzdelem a háború vámszedői ellen. A munkásmozgalmon belül is egészséges erjedési folyamat ment végbe. Egyre-másra lepleződtek le a munkásokat elárulói jobboldali szociáldemokrata vezetők. A forradalmat nem lehetett feltartóztatni. Egyetlen szervezett erő a munkásosztály volt és a nép — csalódva a polgári demokratikus forradalomban — követte vezetőit.

Aki ismeri az első magyar proletárdiktatúra küzdelmeit, intézkedéseit, annak nem szembetűnő, hogy a nemzetközi proletármozgalom csodálattal szemlélte a magyar eseményeket. A politikai és gazdasági hatalom átvétele szinte emberfeletti feladatokat rótt a munkásosztályra. Korábban csak robot jutott osztályrészéül. A munkán kívül máshoz nem volt köze, 1919 tavasza ismeretlen feladatok tömege elé állította. Szervező, vezető osztálya lett a társadalomnak és soha nem látott jó vezetője.

Ez kiderült az április 7-én tartott választásokon is. A több mint 4,5 millió szavazat mindennél ékesebben igazolta, hogy a nép többsége saját hatalmát látja a Tanácsköztársaságban és követi a kommunistákat. Még a franciák által megszállt Szegeden is több mint negyvenezren tettek hitet a proletárhatalom mellett.

Csak öt nap telt el a hatalom megragadásától és a munkások, bányászok, közlekedési dolgozók visszakapták jogos tulajdonukat, a vérükkel, verejtékükkel alkotott gyárakat, bányákat, közlekedési üzemeket.

A tőke nyomorától sanyargatott vézna, sápadt arcú gyermekekkel elindultak a vonatok a Balaton partjára. A burzsujdülők proletárgyermekek kacajától hangzottak. Ez a kacaj belevágott a levert tőkés és földbirtokos osztály húsába. És míg a dolgozó nép éhezve, de felszabadultan, látott hozzá boldog jövőjének építéséhez, addig a levitézlett uralkodó osztály tagjai árulták ezer sebből vérző hazánkat. Ezeket az urakat nem érdekelte a haza sorsa, csak eggyel törődtek: bármilyen áron, bármilyen eszközökkel visszaszerezni vagyonukat.

A nyugati imperialisták biztatására a román és cseh burzsoázia csapatai 1919 áprilisában megtámadták a Tanácsköztársaságot. Május elseje után a tanácskormány mozgósította a munkásságot. Több mint százezren jelentkeztek önként a proletárhaza védelmére.

Csenevész 15—16 éves, a kapitalizmus nyüge alatt agyoncsigázott gyermekek kértek fegyvert. És amikor a hadügyi népbiztos rendeletére lefegyverezték őket, ugyanazok az ifjúmunkások, akik még nem is olyan régen harsány hangon tiltakoztak az imperialista háború ellen, most erős osztályöntudattal ragaszkodtak a fegyverhez. Sokan sírtak, sokan idősebbnek hazudták magukat, hogy bentmaradhassanak a Vörös Hadseregben.

Az Északi-főműhely 3000 dolgozója közül a haza hívó szavára — 1800-an sorakoztak munkásszázadokba. De minden erőfeszítés, minden lelkesedés, győzelmes ütközet kevés volt a túlerővel szemben.

Szovjet testvéreink, szövetségeseink vére tőlünk több száz kilométerre hullott. Nem tudtak segítségünkre sietni. Elkeseredett, dicsőséges, győzelmes harcot vívtak hazájukért, az egész nemzetközi munkásmozgalomért.

A magyar Tanácsköztársaság elbukása ellenére is, a magyar nép, a magyar munkásosztály soha el nem halványuló nemzeti és osztálydicsősége.

40 esztendő után kegyelettel áldozunk az első magyar proletárdiktatúra mártírjainak. 1919 nagyszerű cselekedetei, hősi harcai ma is lelkesítik és lelkesíteni fogják szocializmust építő népünket, a szabadságért, békéért küzdő nemzetközi proletariátust.

Veterán harcosok, volt vöröskatonák emlékeznek

„Landler Jenő szavára...”

Munkahelyén, az *Északi Járműjavító* villamos mozdony műhelyében kerestük fel *Thiri Ödön* reszortvezetőt, aki megszakítás nélkül több mint négy évtizede dolgozik az üzemben. Kérésünkre Thiri bácsi készségesen elmesélte, hogyan vette ki részét a fiatal Tanácsköztársaságot megtámadó intervenciós csapatok elleni harcokból.

Landler Jenő, a Vörös Hadsereg főparancsnoka

— Másodéves tanonc voltam itt az Északiban, amikor megalakult a Tanácsköztársaság. Hogy a proletárhatalom milyen változást hozott a munkások életében, azt, mi tanoncok is tapasztalhattuk. Pedig az még csak a kezdet volt. Folytatása sajnos, nem következhetett, mert a belső és a külső reakció gyors ütemben hozzáfogott a régi rend visszaállításához.

Az Északiban megtartott munkásgyűlésen *Landler* elvtárs mondott beszédet és harcba hívta a munkásokat a Tanácsköztársaság védelmére. A gyűlés után a munkások tucatjával mentek a Vörös Hadseregbe. Az idősebbek példáját követve mi tanoncok is jelentkeztünk. A *Maria Terézia* laktanyában szereltek fel bennünket, majd megkaptuk beosztásunkat. Én, a 6. vörös munkásezred első zászlóaljába kerültem. Budapestről Jászárokszállásra kerültünk. Ott kaptunk kétheti kiképzést.

A kiképzés után Miskolc környékére, a cseh intervenciósok ellen vetették be ezredünket. *Mezőkövesdig* vonatton mentünk, onnan pedig *Nyékládházáig* gyalog. A község határában, a szőlőben foglaltunk tüzelőállást. Amint a vörös ezredek a cseheket kivertékMiskolcról, ezredünket *Sajópetri* környékén a románok ellen vetették be. Ha jól emlékszem, itt harcolt zászlóaljunk akkor is, amikor felsőbb parancsra a 18 éven aluli fiatalokat visszarendelték a frontról. A felsőbb parancsnokságon, *Mezőkövesden* azután közölték velünk, hogy vissza kell mennünk az üzembe.

Thiri Ödön június végén ismét dolgozott az Északi Főműhelyben. Ott dolgozik ma is, 1917-től immár 42 esztendőt töltött az Északiban.

Aki megjárta a monostori erődöt

Mindössze 20 éves volt, amikor kikiáltották a Tanácsköztársaságot. A kommunistákról akkoriban még keveset hallott. Azt azonban jól tudta, hogy neki is azok között a helye, akik fegyvert fogtak a proletárhatalom védelmére.

Rétfalvi Ferenc, a fiatal munkás is behívót kapott a Vörös Hadseregbe. Tatára került a 71. gyalogezred első zászlóaljához. Egy ideig *Komáromban* és *Almásfüzitőn* között a Duna mentén teljesítettek járőrszolgálatot. A román intervenciósok betörése után azonban átdobták őket *Debrecen* környékére. Az ő százada *Bárándtól Hajduszoboszló* és *Püspökladány* irányába vonult vissza a százada. Szoboszlóhoz érve futótűzként terjedt a hír: *itt van Szamuely elvtárs különítménye*. Mindenki látni akarta *Szamuelyt*, ezért pihenőt tartott a század.

Személyesen nem beszéltem ugyan vele, de láttam. Katonás, határozott megjelenéséből nyomban megállapítottam, hogy bátor, keménykezű parancsnok, nem kegyelmez a nép ellenségeinek... — emlékezik Rétfalvi elvtárs.

A veterán harcos kedves emlékeit, élményeit a Tanácsköztársaság bukása után olyan időszak követte, amelyre nem szívesen gondol vissza a komáromiak népszerű Feri bácsija. Kérdésünkre azonban, ha szükszavúan is, a nehéz napokról is elmondott egyet s mást.

— A Tanácsköztársaság bukása után hazamentem Komáromba. Alig töltöttem otthon néhány napot, értesítést kaptam, hogy jelenjek meg a katonai parancsnokságon. Rajtam kívül még két ismerősöm kapott értesítést. Mindhárman vöröskatonák voltunk. Azt hiszem, a laktanyából nem egyhamar szabadulunk meg, mondtam társaimnak, miközben elindultunk a parancsnokságra.

Egy ficsur forma tiszt fogadott bennünket. Néhány kérdést intézett hozzánk, majd elsőnek engem beküldött egy tapétázott, ajtós szobába, ahol a legnagyobb meglepetésemre két markos őrmester fogadott. A legények nem sokat teketóriáztak velem.

— *Vöröskatona voltál ugye, az anyád?...* ordította az egyik, s mielőtt felelhettem volna, akkora pofont adott, hogy a csillagokat láttam. Utána társa vett kezelésbe. Így jártak a többiek is.

A laktanyából a híres *monostori* erődbe kerültünk a büntetőszázadhoz. Hogy ott milyen élet várt ránk? Még rágondolni is rossz. Akárhogy viselkedtünk, a tisztek és tiszthelyettesek mindenben kifogást találtak. Egyszer — már pontosan nem is emlékszem, hogy miért, az egyik tiszthelyettes levágott egy tincset a hajamból, *Népszavából* hasított papírszeletbe csomagolta, s rámparancsolt:

— *Edd meg te bitang, mert különben összetaposlak.*

Mit tehettem mást, papírostól együtt lenyeltem a hajamat.

Rétfalvi bácsi, az egykori vöröskatona ezekben a napokban a komáromi iskolákban, s az állomás dolgozói körében is elmond egy-egy történetet régi, 40 évvel ezelőtti élményeiből...

Az algériai szolidaritási hónappal kapcsolatos előadások

Az Algériai Menekülteket Segélyező Bizottság felhívására a vasúti szolgálati helyeken, üzemekben is megkezdődött a szolidaritási bélyegek árusítása. Dolgozóink proletár internacionalista érzelmeinek bizonyítéka, hogy már az első napokban elfogytak a korlátolt mennyiségben kiadott bélyegek.

A szolidaritási hónap egyik célkitűzése, hogy a magyar dolgozók megismerjék az algériai nép életét, küzdelmes harcát a szabadságért. Ennek elősegítése érdekében a szakszervezet apparátusának dolgozói hat helyen tartottak Algériáról szóló előadást — *Budapest Nyugati pályaudvaron, Debrecenben, Miskolcon, Pécsett, Szegeden és Szombathelyen.*

A nagyszámú hallgatóság előtt megtartott előadásokról az egyöntetű megállapítás az volt, hogy elérte a célját, felkeltette az érdeklődést az algériai nép szabadságharca iránt.

Raktárt épít a kommunista brigád

Az *Északi Járműjavító* dieselmozdony műhelyének építése mellett egy csereraktár építése is szükségessé vált. A mozdonyműhely mellé tervezett raktár építését a IX. osztály dolgozóiból alakult 20 *fős kommunista brigád végzi.* A brigád élén *Ambrus József*, az alapszervezet párttitkára áll.

ÉLJEN A DICSŐSÉGES MAGYAR TANÁCSKÖZTÁRSASÁG 40. ÉVFORDULÓJA!

Több figyelmet az anyagszerkezelési szolgálatra

A felszabadulás óta az ország gazdasági életének hatalmas fejlődése nem hagyta érintetlenül a vasutat sem. Az anyagszerkezelésben és az anyaggazdálkodásban azonban a fejlődés mértéke meg sem közelíti az egyéb szolgálati ágaknál bekövetkezett fejlődés mértékét. Ez nagyrészt azért történt így, mert elsősorban a vasút anyagszerkezelési szakemberei okkal, vagy ok nélkül nem [illegible]okat foglalkoztak az anyagszerkezelés, a helyes és takarékos anyaggazdálkodás legégetőbb és legsürgősebb kérdéseivel.

Senki sem vonhatja kétségbe, hogy a vasútnál is szükséges egy szerv, amely kizárólag a MÁV anyagszükségletének beszerzésével foglalkozik. Az is kétségtelen, hogy ugyanennek a szervnek kell ellenőrzést gyakorolni a készletek alakulása és azok szakszerű tárolása felett. Ezt teszi mostani szervezettségében az anyagkezelési szolgálat és ezt kellene gyakorolnia akkor is, ha a készlettartó szervek részben nem az ő, hanem az anyagot felhasználó szolgálati főnökségek alá tartoznak.

Lépjünk előre

A régi elképzelés szerint az anyagot tároló szertárak azért nem tartozhattak az anyagot felhasználó szolgálati ághoz, mert ebből a helyzetből összejátszás, korrupció származhatott. Ez ma már nem lehet érv a régi elképzelés további fenntartására, mert a termelés és a termelékenység emelésével a népi tulajdon védelmével és a munkafegyelem megszilárdításával kapcsolatban előtérbe lép a legszigorúbb egyéni felelősség.

Jelenleg a készlettartó és anyagfelhasználó szerv között nincs függőségi viszony, s ennélfogva elmosódik a felelősség is. A szigorúan anyaggazdálkodás alá tartozó anyag szükségletének meghatározása a felhasználónak és felügyeleti hatóságának a kötelessége.

A fentiekhez nem tartozó anyagok készlettartásának meghatározásánál az Anyagellátási Igazgatóság és a készlettartó osztószertár statisztikai adatokra támaszkodik. A munkaérveket azonban csak az anyagfelhasználó szervek és felügyeleti hatóságaik ismerik. Az Anyagellátási Igazgatóság tehát csak tőlük kaphat ezekre vonatkozóan adatokat. Éppen ezért surűn előfordul, hogy közbeeső időben statisztikai adatok alapján már régen rendeltek olyan anyagokat és alkatrészeket, amelyekre az időközben történt változások miatt már nincs szükség.

A termelés emelése közös érdek

A járműjavító üzemi vállalatoknál különálló szolgálati szervként működnek a szakszertárak. Ezek dolgozói nincsenek függőségi viszonyban a járműjavítókkal. A termelési eredményeket illetően sem érdekeltek, s ez az egymással való érintkezésben is megmutatkozik. Az igazság kedvéért meg kell mondani, hogy a járműjavítók főkönyvelői és pénzügyi szervei sem lelkesednek a szertár birtoklásáért. Pedig, mivel a termelés eredményessége szorosan összefügg az anyagkészlettartással és az anyagfelhasználással, össze kell tartozniok. Ez mindenkörülmények között hasznára válna népgazdaságunknak.

A pénzügyi kérdések megoldása sem okozhat akadályokat, mert az anyag forgóalap kezelése maradhatna továbbra is az Anyagellátási Igazgatóságnál. A fogyóeszköz forgóalapot is a MÁV adja át forgóalapjából a 7. D. osztálynak, illetve a járműjavítónak. Ezáltal a forgóalap-felhasználás ellenőrzése is a hatáskörében maradna.

Felmerül a műhelyi osztószertárak szükségessége is. Annál is inkább, mivel a műhelyi anyagszükséglet a gyártóktól részben közvetlenül a műhelyek anyagraktáraiba szállítható, de egyéb műhelyi anyagkészletek tárolására is rendelkezésre állanak az igazgatósági osztószertárak és fűtőházi szertárak.

Ugy érzem, hogy amennyiben ezeknek a problémáknak rendezésére a szakemberek és a tömegszervezetek képviselői értekezletet tartanának, eredményként a népgazdaság és a vasút még eredményesebb munkáját segítő határozat születne.

Hernádi István

Lelkes munka = kimagasló eredmények

Örömmel vették tudomásul a *Miskolci Fűtőház* dolgozói, hogy 1958. második felében végzett jó munkával elnyerték az élüzem címet. 100 elegytonnakilométer tervüket például 111,5 százalékra teljesítették és mintegy 13 ezer tonna szenet takarítottak meg. Hasonló eredményeket értek el az önköltségcsökkentésben, a személyszállító vonatok menetrendszerűségében és a kocsijavítási terv teljesítésében is.

A fűtőház dolgozói az idén sem akarnak lemaradni. A januári termelési tanácskozáson vállalták, hogy a Tanácsköztársaság megalakulásának 40. és a felszabadulás 14. évfordulója tiszteletére az élüzem színt felett teljesítik tervüket. Vállalásuknak ez ideig maradéktalanul eleget tettek. Itt kell megemlíteni, hogy a fűtőháznál egészséges versenyszellem van kialakulóban. Különösen nagy sikere van az utazószemélyzet körében folyó pontozásos versenynek.

Az újítómozgalom is fellendült. Íme, egy példa. A centrifugal ágyöntő géppei a 411-es sorozatú mozdonyok hajtó- és csuklócsapágyainak élettartamát a duplájára növelik. Ez az újítás *Kóris György* m. főtanácsos és *Mocsári Lajos* főművezető nevéhez fűződik.

Befejezésül még annyit szeretnék megjegyezni, hogy fűtőházunk dolgozói közül 60 fő vesz részt diesel-mozdonyvezetői és szerelőtanfolyamon. Ez is mutatja, hogy dolgozóink nagy érdeklődéssel kísérik a vontatási technika fejlődését.

Fekete László

A siófokiak már a nyárra gondolnak

Siófok. Ki tudná megszámlálni, hány ember fordul meg itt a nyári hónapokban. A vonatok — főként a hétvégi pihenőnapokon — valósággal ontják a pihenni, szórakozni vágyókat. Ilyenkor nem irigylésre méltó Siófok állomáson szolgálatot teljesíteni.

Még szerencse, hogy négyöthónapos megerőltető munka után jön a hosszabb, úgynevezett uborkaszezon. Ilyenkor kipihenhetik a nyári fáradalmakat.

Nos, mi is uborkaszezonban látogattunk el a magyar tenger e forgalmas városába, hogy megtudjuk, hogyan készülnek a nyárra, az eddiginél is jóval nagyobb forgalomra.

Baleset nélkül

— *Az üdülési szezonban valóban óriási forgalmat bonyolít le állomásunk* — tájékoztat *Kiss Ferenc,* az állomásfőnök helyettese. — *A szolgálattevőknek ilyenkor szinte nincs megállásuk. Tavaly sikerült baleset nélkül dolgoznunk. Az idén is így szeretnénk. Éppen ezért oktatásokon, értekezleteken már most folyik az előkészület a nehéz napokra.*

Ezúttal is három fő feladatot tűztünk magunk elé. Pontosan betartani a menetrendet, balesetmentesen ellátni a szolgálatot és tisztán tartani az állomás területét. A tisztaságra Miska bácsi ügyel. A múlt nyáron egyedül mintegy negyven mázsa papírhulladékot gyűjtött össze a vágányok mentén.

Közben *Mészáros György* állomásfőnök is megérkezett ellenőrző körútjáról és nyomban bekapcsolódott a beszélgetésbe. Azzal kezdte, hogy nemcsak az állomás dolgozói készülnek nagy szorgalommal a nyárra, hanem az állomás környékén is történnek változások.

Szépítészeti tervek

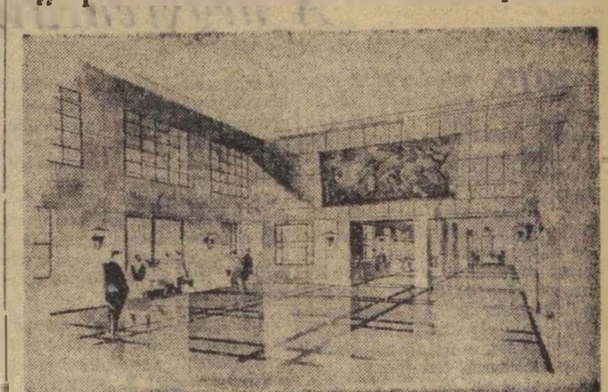
— *A Balatoni Intéző Bizottság aluljáró építését tervezi a Sió-csatorna melletti átjáró helyett. A tanács a felvételi épület város felőli előterében tervez egy személygépkocsi- és egy autóbuszparkírozó helyet, ugyanakkor megjavítják és bitumennel öntik le az épülethez vezető utat. Felsőbb szervektől pedig arról értesültünk, hogy a felvételi épület Budapest felőli oldalán új parkot létesítenek szökőkúttal és egy széles sétánnyal. A tervek között szerepel az állomás neonosítása is.*

Ezután azokról a problémákról beszélt, amelyek évek óta akadályozzák a munkát.

— *Sajnos, a felvételi épület a nyári idényben szűknek bizonyul* — mondja. — *A várótermek kis méretűek. A jegypénztárban sem győzik ketten a munkát. Problémát okoz az is, hogy nincs megfelelő ruhatár. A VII. és a VIII. vágányok mentét kövezni kellene. A nagy forgalom miatt oda is fogadni kell vonatokat. Ha száraz idő van, a bokáig érő por, esős időben pedig a sár miatt méltatlankodnak az utasok.*

A problémákat feltétlenül orvosolni kellene, mert mint mondották, sok „békát" le kell nyelniük ezekért az utazóközönségtől.

Újjáépítik Celldömölk állomás felvételi épületét



Ilyen lesz az új csarnok

Néhány héttel ezelőtt alaposan felfordult a rend a celldömölki állomáson. Építők lepték el az állomást, hogy a régi, korszerűtlen felvételi épületet újjáépítsék. A falakra mint valami futónövény úgy kúsznak az állványok égfelé meredező karjai.

A munkálatokat a Celldömölki Építési Főnökség 6-os számú építésvezetősége végzi a legmodernebb gépek segítségével. Az új épületben a tágas csarnok, várótermek, pénztárak és irodák mellett új pihenőhelyet, mosdóval ellátott öltözőt kapnak a kocsirendezők. Az utazóközönség kényelmét szolgálja majd az is, hogy az első vágány és a peron fedett lesz, s a kijárat nem a várótermeken, hanem a csarnokon keresztül történik. Az új Utasellátó-étterem pedig Celldömölk legszebb étterme lesz.

A csarnok belső fala kőlap burkolatot kap. Az épület külső falait viszont vízüveggel festik le. Az új felvételi épületbe neon világítást szerelnek.

A munka befejezését eredetileg szeptember végére tervezték. De mivel az épületen mintegy húsz alvállalat dolgozik és ezek között nincs meg a jó kapcsolat, félve hiszem, hogy tartani tudják a határidőt. Problémát okoz az is, hogy a bútorokra a beruházási hitel még nem érkezett meg.

Befejezésül csupán annyit, hogy nemcsak a csomópont vasutas dolgozói, hanem Celldömölk egész lakossága büszke lehet majd az új felvételi épületre. **Kismihók Róbert**

Sánta István Szeged rendező szertár dolgozója falusi népnevelőkkel egyénileg gazdálkodó dolgozó parasztok látogatására indul

Baleseti kihallgatáskor már késő

Január 24-én Komárom rpu. III. vágányára 1,10 órakor bejárt az 58. sz. gyorstehervonat továbbmenő eleggyel. A kocsivizsgálók — közvetlen a beérkezés után — elkezdték a vonatot vizsgálni. 5—6 perces tartózkodás után a vonat elindult, így a kocsivizsgálók nem tudták végig vizsgálni a vonatot.

Kihaladás közben vették észre a sípoló hőnfutást jelző hangot. Kézilámpáikkal azonnal megállj jelzést adtak, de senki nem hederített rá. Azonnal értesítették a szpu. forgalmi szolgálattevőjét, hogy állíttassa meg a vonatot, mert hőnfutott kocsival szalad. Ez az intézkedés is hatástalan maradt. A hőnfutott MÁV M. 117 936. sz. exportsertéssel rakott kocsit Ács állomáson sorozták ki.

Állomásunkon a vonat behaladásakor és kihaladásakor három-három szolgálati hely előtt haladt el. A sípoló hangot a kocsivizsgálókon kívül nyilván másnak is hallania kellett, mégsem állították meg a vonatot. Ez az eset — bár nagy költséget emésztett fel — mégis szerencsés volt, de mi történik, ha a vonat nem tud eljutni a szomszéd állomásig?

Már nemegyszer szóltam a hőnfutott kocsik elhurcolásából eredő következményekről, de úgy látszik vannak, akik még nem értik meg. Többet törődjünk a hőnfutott kocsik kezelésével mert a baleseti kihallgatáskor már késő.

HORVÁTH GYULA
SZB-elnök
Komárom fth.

Mit láttunk a minaretek világában?

Elmondotta: Kossa István
közlekedés- és postaügyi miniszter

A magyar küldöttség közel-keleti útja az egész világsajtóban nagy érdeklődést keltett. Ez az érdeklődés teljesen érthető, hiszen látogatásunk a Közel-Keleten az SZKP XXI. kongresszusának előestéjén történt és Egyiptom, Szíria és Irak kormánykörein[ek] nyilatkozataiból valamennyien következtethettünk e[lnek] az országo[k] politikai tö[rekvései]re.

Görögország

Utunk első állomása Görögország volt. Megcsodáltuk Athént, a „fehér várost", ahol nemcsak a szép, tágas, balkonos palotákat festik fehérre, hanem a ny[illegible]tanyákat is bemeszelik. Jártunk az Akropoliszon, a mondabeli görög istenek székhelyén. Láttuk Hadrianus kapuját és megcsodáltuk a korinthoszi oszlopot, melyet a magyar Türr István tervei alapján [illegible].

Az antik világ egyik legnagyobb építészeti remeke, a híres korinthoszi oszlopok mellett őrök állnak, mert a külföldi — legtöbbször amerikai turisták — nagyon szeretnék [illegible] „ereklyét" hazavinni és egy-egy darabot letörnek a maladozó kövekből... Ezek a kövek pedig Görögország egyik legfontosabb bevételét biztosítják: az idegenforgalmat.

Athénből a Pobjeda (Győzelem) nevű szovjet hajón folytatta útját a küldöttségünk. A szovjet hajón a tengerészek szeretettel vették körül a magyar delegációt.

Egyiptom

Hajóutunk végén megpillantottuk a távolban a gyönyörűen kivilágított Alexandriát. A „sötét Afrika" fényei sok-sok kilométerre világítanak a tengeren. Alexandriából autón folytattuk utunkat Egyiptom fővárosa, Kairó felé. Útunk a sivatagon vezetett keresztül.

De másnak képzeltük el a sivatagot gyermekkori olvasmányaink után! Az egykori karavánúton, a tevecsapás helyén korszerű, széles bitumenút kanyarog a homokdombok között. Terepjáró kocsival nyugodtan le lehetne térni az útról, mert a homokon is lehet vígan autózni, csakhogy a bentülőknek olyan az érzése, mintha a Balatonon viharban kimerészkednek csónakkal... A sivatagnak sajátságos növényzete is van. Láttunk tüskés bozótszerű növényeket, melyeket a „sivatag hajói", az arabok tevéi legelnek jóízűen.

[illegible] azt [illegible], hogy a híres egyiptomi piramisok Kairótól messze vannak. Pedig az egyiptomi főváros [illegible] a piramisok [illegible].

A Kairóban töltött másfél nap alatt megtekintettük a híres Azhar-t, ahol sok nemzet diákja egyetemi fokon tanulja Allah [illegible]. A Korán [illegible] a Könyvek Könyvét, a Koránt. Ezek a diákok az előtt [illegible] adományokból tartották [illegible] magukat, most saját szálláshelyük van és állami ösztöndíjat kapnak.

Feltűnő az európai szemnek a sok-sok mecset, ahonnan meghatározott időben felharsan a müezzin hangja, melyet — a kornak megfelelően — hangszórókon közvetítenek. Kairó kereskedelmi negyedében, Egyiptom óriási „Teleki terén", minden kapható, — csak pénz kell hozzá.

Irak

Amikor repülőgépünk földet ért Bagdad repülőterén, katonai díszszázad tisztelgett. A városban tett sétánk alkalmával megismerkedtünk az ország egyik legégetőbb problémájával, a lakáshiánnyal. A királyi rezsim hagyatéka az elképzelhetetlenül sok nyomortanya. A kormány elhatározta, hogy 10 000 lakást épít. Persze ezek nem európai kényelemmel ellátott lakások lesznek, hanem az iraki fogalmaknak megfelelő 2,5x3 méteres szobák. Az ottani viszonyokat figyelembevéve, ez a terv is hatalmas jelentőségű.

Találkoztunk az iraki kormány fiatal miniszterelnökével: Abd el Katem Kaszem-mel, aki nagyon kedvesen fogadott bennünket és megismertetett országa politikai helyzetével. Az iraki kormány mindent megtesz, hogy külpolitikailag stabilizálja a helyzetet. Ottlétünk alatt az iraki Hazafias Front szervezésében három tüntetés zajlott le, amelyen tiltakoztak a kormányellenes összeesküvések miatt. Küldöttségünk sikeres sajtófogadást adott, melyet leközöltek az új iraki kormánnyal szemben lojális angol nyelvű lapok is.

Meglátogatta küldöttségünk az iraki vasutak egyik járműjavító üzemét, ahol tiszteletünkre rögtönzött gyűlést tartottak a munkások. Irakban most hozták törvényt a szakszervezeti mozgalom szabadságáról és a most megválasztásra kerülő vezetőség 2000 embert mozgósított a gyűlésre. Szavainkat egy itt dolgozó arab mérnök fordította le, aki 25 évvel ezelőtt Pesten végezte a Műegyetemet. Irakban egyébként több emberrel találkoztunk, aki egy keveset beszélt magyarul.

A legnagyobb meglepetés az volt, mikor egy fekete núbiai kesszólóan üdvözölt bennünket anyanyelvünkön. A núbiai évtizedekkel ezelőtt inas volt Eszterházy birtokán...

Az iraki vasutak 700 kilométernyi keskenynyomközű hálózattal rendelkeznek. Az iraki vasútállomásokon mindenütt rendőrszárnyak vannak, a vonatokkal „rendőrkocsik" közlekednek. A sivatag lakói, egyes nomád törzsek ugyanis gyakran felszedik a síneket és kirabolják a vonatokat. A kormány jól felfegyverzett rendőrcsapatai sokszor nagy harcok árán képesek csak visszaszorítani a támadókat.

Az elűzött Fejszál király magánjachtján rövid kirándulást tettünk. A jacht berendezéséről csak ennyit: a király telefonkészüléke színaranyból volt. A partról mindenfelől tízezrek küldték felénk üdvözletüket. Este a vasútállomáson hatalmas tömeg gyűlt össze búcsúztatásunkra, a vonatunk csak többórás késéssel indulhatott útnak...

Irakban mindenütt meggyőződhettünk arról, hogy a nép nagy rokonszenvvel és érdeklődéssel kíséri küldöttségünk útját. Az iraki nép nem felejtette el, hogy győztes forradalma után Magyarország az elsők között ismerte el az Iraki Köztársaságot és felvette vele a diplomáciai kapcsolatot. Ugyanígy a többi szocialista ország is megadott minden támogatást a fiatal köztársaságnak. A két ország közötti baráti kapcsolatok elmélyülésére minden remény megvan.

Újra Egyiptomban

...Ismét Egyiptom — az Egyesült Arab Köztársaság. Ez alkalommal már hivatalos vendégként tartózkodunk az országban. Találkoztunk Nasszer elnökkel is, aki lakásán fogadott bennünket.

Egyiptommal való kereskedelmi kapcsolataink révén már megismerték a magyar ipar termékeit. Mindenki csodálkára járt a nem[illegible] elkészült 820 m-es helwáni hídnak, az El Tabin-i erőműnek.

Nagy jelentőséget tulajdonítunk annak, hogy az egyiptomi repülőtéren búcsúztatásunkra megjelent India, Ausztria, Svédország követe, ott volt az iráni, a török, a görög követ is a baráti államok követein kívül. Csak az amerikai követ tartotta távol magát.

Szíria

Küldöttségünk következő állomása az EAK szíriai tartománya. Ebben az országban is nemsokára új híd fogja hirdetni a magyar ipar fejlettségét. A híres Eufrátesz folyón Rakkában volt az egyetlen híd. Ez a híd megrokkant. A gyors folyó egyszerűen kimosta a pillléreket. A szíriai tartományi kormány kérésére a beluáni hídépítő gárdánk most Rakkába vonult a híd helyreállítására. A budapesti UVATERV-ben pedig mérnökeink lázasan dolgoznak az Eufrátesz folyó hidrológiai viszonyainak megváltoztatásán.

Nagy becsülete van a magyar iparnak a szép szíriai kikötővárosban, Lattakiában is. Ott dolgozik jelenleg egy 100 tonnás úszódarunk és két magyar toló-hajó. A legnagyobb meglepetésünkre a város címerében a magyar úszódarut viszontláttuk. Lattakia város lakói a magyar darut választották városuk címeréül.

Bátran elmondhatjuk, hogy küldöttségünk útja eredményes volt. Tárgyalásainkon mindenütt kölcsönösen szem előtt tartottuk egymás érdekeit. Mi szívesen kereskedünk az arab országokkal, szállítunk nekik gépeket, nyersanyagot, telefon- és távíróberendezéseket, hidakat és vasúti motorosokat. Látogatásunk meggyőzött arról, hogy a Közel-Kelet országaiban ismernek bennünket az emberek, nemcsak termékeinkről, hanem sokkal közelebbről is: aggódva figyelték sorsunkat az ellenforradalom idején és velünk együtt örültek a nép győzelmének. Az országaink közti sok ezer kilométeres távolságot leszűkíti a kölcsönös előnyöket biztosító kereskedelem, a békés együttélés és a béke megszilárdításának közös hangja...

Beszámoló a központi vezetőség üléséről

A szakszervezet központi vezetősége március 5-én ülést tartott. Az elnökségben helyet foglalt *Herczeg Károly* elvtárs, az MSZMP párt- és tömegszervezetek osztályának munkatársa. *Karácsony János* elvtárs, a SZOT képviseletében és *Rangó Sándor* elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes.

A megjelenteket *Pánti Béla* alelnök üdvözölte, majd *Szabó Antal* főtitkár számolt be az elnökség munkájáról. Többek között hangsúlyozta, hogy egyre tevékenyebben veszi ki részét szakszervezetünk a nemzetközi munkásmozgalom harcaiból. Erkölcsi segítséget nyújtottunk az argentin vasutasok sztrájkmozgalmához, az algériai nép szabadságharcához, és más elnyomott népek harcához. Ezt a tevékenységünket tovább kell fokozni elsősorban a békebizottságokon keresztül.

Az elnökség a munkásosztály helyzetéről szóló párthatározat szellemében, valamint a SZOT XIX. kongresszusának határozata alapján foglalkozott a vasutasok életkörülményeinek javításával, a szocialista törvényesség betartásával. Részt vettünk a 34 000 vasutast érintő bérkorrekció kidolgozásában, foglalkoztunk a lakásprobléma megoldásával. Közreműködtünk az új nyugdíjtörvény kidolgozásában, a ruházati utasítás módosításában, foglalkozunk a tüzelőellátásban levő zavarok okainak megszüntetésével — mondotta.

Nyilvánvaló — hangsúlyozta Szabó elvtárs —, ahhoz, hogy még nagyobb javulást érjünk el, az szükséges, hogy tovább javítsuk a vasút munkáját. Elsősorban a tehervonatok menetrendszerűségét szükséges javítani. A már jelentkező eredmények, a dolgozók aktivitásának növekedése biztosították arra, hogy ha a szakszervezeti bizottságok ezzel a problémával megfelelően foglalkoznak, akkor az idén döntő fordulatot érhetünk el ezen a téren!

A főtitkár beszámolóját a központi vezetőség elfogadta. Ezután Pánti Béla elvtárs, az elnökség anyagát terjesztette elő a mezőgazdaság szocialista átszervezésével kapcsolatos feladatokról.

A mezőgazdaság szocialista átszervezése az egész nép ügye

Bevezetőben arról a nagyarányú társadalmi átalakulásról szólt Pánti elvtárs, mely hazánkban a felszabadulás óta végbement. Össznépi tulajdonba vettük a bányákat, bankokat, gyárakat, a kereskedelem nagy részét. Kulturális előrehaladásunk is számottevő. Jelentős változások következtek be a mezőgazdaságban is. A föld azé lett, aki megműveli. Ennél is lényegesebb a mezőgazdaság szocialista szektorának megjelenése.

Az ellenforradalom e téren is pusztított. Több szövetkezet felbomlott, az MSZMP és a munkás-paraszt forradalmi kormány helyes politikája, határozott intézkedése azonban gátat vetett a tsz-ek csökkenésének, sőt a helyes agrárpolitika következtében rövidesen az ellenforradalom után új termelőszövetkezetek is alakultak.

Pártunk Központi Bizottsága 1958 decemberében határozatot hozott a mezőgazdaság szocialista fejlesztéséről. A határozat aktualitását és helyességét az azóta eltelt idő is igazolja. A mezőgazdasági termelőszövetkezetek száma napjainkban állandóan növekszik, sőt egyes megyékben döntő fordulat következett be. *Győr-Sopron* megyében a parasztság teljes egészében a szövetkezet mellett döntött, de frontáttörés van *Veszprém* megyében és az ország más területein is.

A munkásosztály felelőssége

Az előterjesztés hangsúlyozta, hogy az egységes szocialista társadalom megvalósítása érdekében a munkásosztálynak, mint a proletárdiktatúra vezető osztályának létérdeke, hogy a mezőgazdaság szocialista átszervezése mielőbb végbemenjen. *A szocializmust építő országokban ez mindenekelőtt mint a hatalom kérdése jelentkezik, de nem lehet lebecsülni a gazdasági hatását sem.*

Ha figyelembe vesszük, hogy 10—15 év múlva az ország lakossága kb. másfélmillióval szaporodik, s a másfélmillió embernek évente legalább 2,5 millió mázsa kenyérgabonára lesz szüksége, máris láthatjuk, hogy *a mezőgazdaság szocialista átszervezése egész társadalmunk alapvető érdeke.* A parasztság érdeke is, hisz a kisüzemi termelés akadályozza a fejlett technika alkalmazását, márpedig az elengedhetetlen a több és olcsóbb mezőgazdasági termék előállításánál. Éppen ezen okok miatt mindenkinek, így a vasutas szakszervezet aktíváinak, tagjainak is ki kell venniük részüket ebből a munkából. *Minden funkcionárius, szervezett munkás legyen a maga területén agitátora a mezőgazdaság szocialista fejlődésének.*

A feladat — kettős

A vasutasok általában szoros kapcsolatban vannak a faluval úgy is, mint a falut a várossal összekötő nagy futószalag munkásai, és úgy is — jelentős részük —, mint földtulajdonos. Ha ismerik a párt határozatát, a szocialista mezőgazdaság fölényét a kisüzemével szemben és ennek érdekében tevékenykednek, akkor a vasutasok élharcosai lehetnek ennek a nagyszerű társadalmat formáló munkának.

A vasutas szakszervezet előtt kétirányú feladat áll: Egyrészt a vasutas dolgozókat megszabadítani a kistulajdonosi viszony béklyóitól, aminek áldatlansága a munkafegyelem lazaságában, a baleseti statisztikában, a beteglétszám alakulásában egyaránt lemérhető, másrészt ki kell aknáznunk azt a lehetőséget, hogy dolgozóink túlnyomó többsége naponta érintkezik a faluval, a mezőgazdasági dolgozókkal.

Elsőrendű feladat tehát a földdel rendelkező vasutasok meggyőzése arról, hogy családtagjaik lépjenek be a termelőszövetkezetekbe. A szakszervezeti bizottság tagjai egyénileg foglalkozzanak ezekkel a dolgozókkal. A vasutasok hajlanak arra, hogy megszabaduljanak a kétlakiságtól. Például *Adács*, melyet zömében vasutasok laknak, termelőszövetkezeti község lett.

Ne legyen egyetlen olyan rendezvény, ahol ne foglalkoznánk ennek a kérdésnek nagy horderejével. A szakszervezeti központ már megkezdte a párt agrárpolitikája és a szervezett munkásokra háruló feladatok ismertetését a nagyobb szolgálati helyeken, de ezt a területi és helyi szerveknek is meg kell tenniük.

A párthatározat szellemében a megyei és járási pártbizottságok, valamint a falusi pártszervezetek széleskörű aktívahálózatot hoznak létre, melynek feladata: a parasztságot hozzásegíteni, hogy a számára is kedvezőbb utat, a közös gazdálkodást válassza. A szakszervezeti bizottságok, a pártszervezetekkel megbeszélve küldjenek ezekbe a bizottságokba vasutasokat, vegyenek részt a szövetkezet fejlesztési bizottságokban. A szakszervezeti, illetve területi bizottságok elsősorban olyan községek munkájának a segítését vállalják, ahol sok vasutas él.

Gondot okoz azoknak a vasutasoknak a felvilágosítása, akik messzi vidékről járnak szolgálati helyükre. Ezeknek nagy része sokszor kívül kerül a lakóhely és az üzem ismeretterjesztő politikai felvilágosító munkáján. Ezért helyes feleleventeni a vonatagitációt. Az egyes túrok tagjai általában csoportosan utaznak lakóhelyükre. Helyes a vonatagitációra azokat felkérni, akik már túltették magukat a magántulajdonosi gazdálkodási módon, átadták földjüket a termelőszövetkezetnek, illetve családtagjaik léptek a közös gazdálkodás útjára. Ezek az elvtársak saját példájukon tudják bizonyítani elhatározásuk előnyeit.

A patronálási mozgalomról

A továbbiakban a patronálómunka jelentőségéről, illetve feladatairól volt szó. A patronálás legyen személyre szóló, politikai nevelő, tanácsadó munka — hangsúlyozta az előterjesztés. A szakszervezeti bizottság elnöke a községben működő SZB-nek, a gazdasági vezető a tsz-elnöknek, a könyvelő a tsz könyvelőjének adjon segítséget stb.

A meglévő szövetkezeteknél elsősorban a gazdaságos termeléshez, a termelékenység fokozásához kell segítséget nyújtani. Mozdítsuk elő a gépesítés fokozását, a gépek jobb kihasználását. Az új termelőszövetkezeti községeknél sok problémát okoz az istálló, magtár és egyéb gazdasági épületek hiánya. A parasztsággal együtt vegyük ki részünket ezek építéséből. Vonjuk be a munkába a néphez hű értelmiséget, mérnököket, akik sokat tehetnek az építendő objektumok tervelnek felülvizsgálatában, esetleg a tervek elkészítésénél. Helyes, ha az ilyen építkezésekhez szakmunkásokat adunk.

A falu kulturális életét is elevenné tehetjük politikai, ismeretterjesztő előadások tartásával, ahol mód van rá, a vasutas kultúrcsoportok vendégszereplésével. A szakszervezet sportolói segíthetik kialakítani a tsz ifjúsága körében a sportmozgalmat. Helyes, ha közös mérkőzéseket rendeznek.

Az előterjesztés hangsúlyozta, hogy legfontosabb a jó munkakapcsolat. A vasutasok nyújtsanak segítséget a fiatal szövetkezeteknek a szállítás adminisztrációjának elsajátításában, a szállítási rendeletek megismerésében, általában a szállítás lebonyolításában.

A hozzászólók hasznos tanácsokkal segítették az elnökség további munkáját és több fontos feladatot jelöltek meg a mezőgazdaság szocialista fejlődése érdekében.

Javítsuk a dolgozók munkakörülményeit

A továbbiakban a vasutasok munkakörülményeinek alakulásáról, a munkavédelmi beruházások helyzetéről tárgyalt a központi vezetőség. Az előterjesztés utalt az 1958. március 21-i ülésre, mely feladatul szabta a szakszervezetnek, hogy ezzel a problémával állandóan foglalkozzon.

E feladatok megoldásához nagy segítséget nyújtott pártunk Központi Bizottságának határozata a munkásosztály helyzetéről. A beszámoló számot adott az eredményekről. Tovább folytatódik a vasút korszerűsítése. A nehéz testi munkát megkönnyítő gépek beszerzése javítja a dolgozók munkakörülményeit. A biztonságos közlekedés érdekében az elmúlt év folyamán az állomások biztosító berendezéseinek fejlesztésére a 9. szakosztály több mint 18 millió forintot fordított, a felújítási munkák elvégzésére 42 milliót költött. Az 5. szakosztály közel 8 millió forint értékben vásárolt különböző emelő, szállító berendezéseket, valamint öltözőszekrényeket és boylereket. A 6. szakosztály több mint nyolc és félmillió forint értékben szerzett be munkát könnyítő gépeket, többek között 6 benzinmotoros talpfaaláverő gépet, 16 sínfűrészt, 10 kitérőlerakó darut.

Az előterjesztés részletesen beszámolt a nagyobb szociális létesítmények építéséről. A központi vezetőség jogosan kifogásolta, hogy *van ugyan előrehaladás, a vasút összberuházásához viszonyítva azonban alacsony az az összeg, amit szociális és munkavédelmi beruházásokra költenek.* Ezen feltétlenül javítani kell. Előfordul, hogy a szociális, illetve munkavédelmi beruházásoknál nem veszik kellően figyelembe a fontossági sorrendet. Pl. a *Szombathelyi Járműjavító* VI. osztálya tetőzetének javításához csak akkor fogtak hozzá, amikor szakszervezetünk kilátásba helyezte az üzemrész lezárását.

A hiányosság megszüntetése érdekében az elmúlt év során a területi munkavédelmi felügyelők bevonásával szakszervezetünk elkészítette a 15 éves távlati tervet és kidolgozta a létesítmények építésének sürgősségi sorrendjét. Ezt a tervet összhangba kell hozni a minisztérium tervével.

A vasutasok egészségügyi helyzetének kérdésével is foglalkozott a beszámoló. Megállapította, hogy a védőruhaellátásban van előrelépés, de még sok a probléma a bunda-, csizma- és sapkaellátásnál. Említés történt arról is, hogy a szakszervezeti bizottságoknak sokkal szorosabb kapcsolatot kell tartaniuk az üzemorvosokkal. Az egészségügyi felvilágosító munkának fontos módszere az egészségügyi előadás, melyeken az egyéni higiénia, a munkaegészségügy, az egészséges munkahely alapelveit helyes ismertetni.

Szükséges a dolgozók figyelmét felhívni az egyéni munkavédelmi felszerelések használatára. A *békéscsabai* és *debreceni* fűtőház üzemorvosai a szakszervezeti bizottsággal karöltve ezen a téren jelentős eredményt értek el. Viszont sok a hiányosság a MÁV Fatelítónél, ahol az egyéni munkavédelmi felszereléseket a dolgozók nem használják. A *dombóvári* telepen az üzemorvos nem vesz részt a havi üzemszemléken.

Hiba, hogy a meglevő létesítményeket, szociális intézményeket nem védik, nem óvják eléggé, így egy részük idő előtt tönkremegy. Ezt nem lehet tétlenül nézni.

Ezek után a baleseti okokról, illetve azok megszüntetéséről esett szó.

Több munkavédelmi újítást

Az előterjesztés megállapította, hogy a helyi szervek és vezetők még sok — látszólag kicsinek tűnő — dolgot elnéznek, amin pedig lehetne segíteni. A helyzet javításának egyik eszköze a munkavédelmi újítások számának növelése. Jelenleg az a helyzet, hogy a benyújtott újításoknak még a két százalékát sem érik el az ilyen jellegű újítások. Szakszervezetünk a szakvonallal közösen újítási konferenciák, kiállítások szervezésével igyekszik ezt a mozgalmat szélesíteni, az újításokat népszerűsíteni.

Az eredményesebb munkát gátolja, hogy a munkavédelmi újításokat döntően eszmei alapon díjazzák. A díjazást feltétlenül összhangba kell hozni a baleseti veszély, vagy az egészségügyi ártalom megszüntésének mértékével.

Szakszervezetünk a Vasútiügyi Minisztériummal karöltve kidolgozta a dolgozók túlzott igénybevételének csökkentését szolgáló tervezetet. A tervezet a többi között tartalmazza a 24 24 órás szolgálatnak a megszüntetését is, kivéve azokat a munkaköröket, ahol a dolgozók munkaidejét túlnyomórészt a jelenlét teszi ki. Foglalkozunk az egészségre ártalmas munkakörökben foglalkoztatott dolgozók munkaidejének csökkentésével, amire már ebben az évben több helyen sor kerül.

Az előterjesztést élénk vita követte.

A központi vezetőség úgy határozott, hogy a szakszervezeti bizottságok, a területi bizottságok, illetve a központ rendszeresen ellenőrizze a beruházások helyzetét és a hiányosságok felszámolására időben hívja fel a figyelmet, illetve tegyen intézkedést.

A központi vezetőség elfogadta és jóváhagyta a szakszervezet 1959. évi költségvetését, majd a soronkövetkező szakszervezeti választásokkal kapcsolatos feladatokról tárgyalt.

Az új nyugdíjtörvény egyes pontjainak részletes ismertetése

Özvegyi nyugdíj megszűnése, feléledése

Mind az ideiglenes, mind az állandó özvegyi nyugdíj megszűnik, ha az özvegy újból házasságot köt.

A rokkantság címén megállapított állandó özvegyi nyugdíj megszűnik, ha az özvegy rokkantsága megszűnik.

Két áravaellátásra jogosult gyermek címén megállapított állandó özvegyi nyugdíj megszűnik, ha már egyik gyermek sem jogosult az árvaellátásra. Ebből a szempontból nem lehet áravaellátásra jogosultnak tekinteni azt a 18. életévét betöltött gyermeket, aki középvagy középfokú iskolai tanulmányok folytatása címén részesül árvaellátásban.

Feléled az özvegyi nyugdíjra jogosultsága annak az özvegynek, akinek az özvegyi nyugdíja nem újabb házasságkötés folytán szűnt meg, ha

a) 55. életévét eléri, feltéve, hogy nyugdíja 40. életévének betöltése után szűnt meg,

b) életkorára tekintet nélkül, ha az özvegyi nyugdíj megszűnésétől számított 15 éven belül rokkan meg.

A férj özvegyi nyugdíja

A feleség özvegyen maradt, munkaképtelen férjének is jár özvegyi nyugdíj, ha

a) felesége a halálát megelőzően legalább egy éven át saját háztartásában, túlnyomóan saját keresetéből eltartotta, vagy a bíróság a férj részére tartásdíjat állapított meg,

b) a feleség öregségi, vagy rokkantsági nyugdíjas volt, vagy haláláig a rokkantsági nyugdíjhoz szükséges szolgálati időt megszerezte, illetőleg üzemi baleset, vagy foglalkozási betegség következtében halt meg.

A férj özvegyi nyugdíja a munkaképtelenség megszűnésével, vagy újabb házasságkötéssel szűnik meg.

Özvegyi nyugdíjak összege

A dolgozó özvegyének járó özvegyi nyugdíj annak a rokkantsági, teljes, vagy résznyugdíjnak 50 százaléka, amely a férjet az elhalálozás időpontjában a nem üzemi balesetből eredő III. csoportbeli rokkantsága esetén megillette volna, vagy megillette volna.

Az üzemi baleset, vagy foglalkozási betegség következtében meghalt dolgozó, illetőleg nyugdíjas özvegyének járó özvegyi nyugdíj 50 százaléka annak a rokkantsági, teljes nyugdíjnak amely a férjet az üzemi baleset, illetőleg foglalkozási betegség alapján a halál időpontjában a II. csoportbeli rokkantság esetén megillette, vagy megillette volna.

Ha az özvegyi nyugdíjra többen jogosultak, azt közöttük meg kell osztani.

Annak az ideiglenes özvegyi nyugdíjra jogosult nőnek, akinek házasságát felbontották, és annak a feleségnek, aki férjétől egy évnél hosszabb ideje külön él, nem lehet nagyobb összegű nyugdíjat megállapítani, mint amilyen összegű tartásdíjban részesült.

A MOZDONY

Ragyogó kék sinpár felett,
Versenyt fut a gép a széllel;
Sötét sorok fehér füstje
Kezet fog a kéklő éggel.

Mammut testén a napsugár,
Mint egy aranytükör remeg,
Hátrahulló gőz bajuszát
Bodorítják fürge szelek.

Tágranyitott kék nagy szeme,
Óleli a messzi tájat.
Várost, falut, hegyet, rétet
Pirostetős sok-sok házat.

De ha tilos a messze út,
És továbbmenni nem szabad,
Fürge fékek erős karja
A kerekekre rátapad.

A jelzőnek biztos karja
Mint tilalomnak fája áll.
És ha szabad már a pálya
Hát jókedvűen szalutál.

Büszkén indul a dolgos gép,
Megrázza a vasruháját,
És az éjbe beleszórja.
Piros szíve tűzszikráját.

Tatár Mária
Bp. Nyugati pu.

A pécsi kultúrváróteremben az utazóközönség kényelmesen, szórakozva töltheti idejét a vonat indulásáig.
(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

1919 1957 KISZ

MÁRCIUS 15

Március 15-én száztizenegyedszer lobogtatja meg a szél az 1848-as szabadságharc dicső zászlaját.

1848 óta minden esztendőben megünnepeljük a magyar nép lánglelkű fiainak dicső tetteit. Megünnepeljük, mert a márciusi ifjak a magyar függetlenséghez való töretlen hűségükkel örök időkre bevésték nevüket a magyar nép történetébe. A 48-as ifjúság tetteivel a szabadságharc bukása ellenére is nagyot, maradandót alkotott.

Közel egy évszázadon át, amikor 1848-ra emlékeztek, nem a forradalmi demokratikus örökséget, nem a nép forradalmi lendületét, elszántságát és vezetőinek bátorságát, a néphez való hűséget ünnepelték, inkább a dicsmagyarkodásnak, a nacionalizmus ápolásának szánták. Ha az úri Magyarország szavakban hódolt is a 48-as eszméknek, a valóságban meggyalázta forradalmi és demokratikus voltát, vezetőinek dicső emlékét.

Az elnyomott magyar népnek csak 1945 tavasza hozta meg 1848 eszméinek beteljesülését. Az új hazában nekünk jutott osztályrészül, hogy hozzájárjunk azoknak az eszméknek a megvalósításához, amelyekért a márciusi ifjak küzdöttek. Felszabadult ifjúságunk a bátor, harcos, az elnyomást, az úri rendet gyűlölő, a szabadságot forrón szerető ifjúság tetteit örököseinek vallja magát.

A kommunista párt megalakulásától kezdve őrzi 1848 hagyományait és küzd a forradalmi örökség megvalósításáért, küzd a magyar nép szebb és boldogabb jövőjéért, a szocializmus felépítéséért. Ebben a küzdelemben segíti a pártot a KISZ is, amely a magyar ifjúság legjobbjait tömöríti soraiba, s elődjének vallja a népek szabadságáért küzdő márciusi ifjakat.

Szavalóverseny a szakszervezetben

A Tanácsköztársaság megalakulása 40. évfordulójának tiszteletére szakszervezetünk KISZ-fiataljai szavalóversenyt rendeztek, melyre a budapesti vasutas üzemek és szolgálati helyek kiszistáit is meghívták. A versenyre mintegy harmincan jelentkeztek.

Az első helyet *Bujdosó Ferencné* (Vasúti Főosztály) szerezte meg *Várnai Zseni: Millióh szívében* című versével, 2. *Szmuk Zsuzsa* (Nyugati-pu.) *Gábor Andor: Mert március van*, 3. *Lieber Etelka* (VSZTO) *Juhász Gyula: Tavaszvárás*, 4. *Juhász Tibor* (VSZTO) *Ady Endre: Góg és Magóg*, 5. *Nagy Ida (Szaksz. Közp.) Petőfi Sándor: A XIX. század költői* című versével.

Az első öt helyezett díjazásban részesült. A versenyről annyit, hogy megrendezése helyes kezdeményezés volt. Kár, hogy a benevezett fiatalok közül többen távolmaradtak.

Sport

Szépen fejlődik a Pécsi VSK vívószakosztálya

Kevés anyagi támogatást élvez a Pécsi VSK vívószakosztálya, mégis szépen fejlődik. Az egyesület ugyanis csak az edzőt fizeti. Felszerelésről a sportolók maguk gondoskodnak és a versenyek költségeit is nekik kell fedezniük. A szakosztály tagjai a tagdíj mellett havonta 15 forintot fizetnek be pénztárukba. Ha valaki azt gondolja, hogy emiatt rossz hangulat uralkodik a szakosztályban, az téved. Ellenkezőleg. Íme:

A létért való küzdelem az utóbbi hónapokban összekovácsolta szakosztályunkat — írja levelében Sipos Tibor szakosztályvezetőhelyettes. — Úgy élünk, mint egy nagy család. A közelmúltban jól sikerült családi estet rendeztünk, amelyen a szülők és az egyesület vezetői is részt vettek. Mindnyájunk örömére a versenyzők köréből a rossz hangulatot is sikerült száműzni.

Fiataljaink ma már tudnak örülni egymás sikereinek. Ebben kétségtelen nagy része van annak, hogy hetenként egyszer a szakosztály tagjai egy-egy vívó-családnál összejönnek baráti beszélgetésre. Ilyenkor a problémák megvitatása után az irodalomról és a zenéről rendezünk vitákat.

Bár, mint a levél is bizonyítja, anyagi támogatás hiányában is él és dolgozik a Pécsi VSK vívószakosztálya. Munkájuk azonban sokkal eredményesebb lenne, ha az egyesület vezetői ennek a lelkes gárdának is több segítséget nyújtanának.

SPORTHIREK

BVSC siker az idei második férfi tőrvívó válogató versenyen. Czvikovszky távollétében is három vasutas tőröző került a döntőbe, ahol végeredményben a Kamuti-fivérek 6 győzelemmel holtversenyben az első helyen végeztek. Újravívásban Kamuti László 5:3 arányban nyert. Így ő lett a győztes. Második Kamuti Jenő. Papp Csaba negyedik lett.

★

Továbbképző tanfolyamot rendez március 23-a és 26-a között a vasutas sportegyesületek vezetői részére a szakszervezet sportosztálya. A zamárdi vasutas üdülőben megrendezésre kerülő tanfolyamon a területi bizottságok sportfelelőseivel együtt mintegy nyolcvanan vesznek részt.

★

Indul a szakszervezeti labdarúgó bajnokság tavaszi idénye. A labdarúgó szakbizottság döntése értelmében március 16-a és 21-e között az őszi fordulóból elmaradt mérkőzéseket játsszák le, majd utána a 13 budapesti csapat folytatja küzdelmét a bajnoki pontokért.

★

Két hét leforgása alatt két jól sikerült ankétot rendezett a sportosztály. Az elsőn, mint már ismeretes, az élvonalbeli vasutas csapatok edzői és a nagyobb egyesületek vezetői előtt Szabó Antal főtitkár elvtárs tartott beszámolót a sportolók szocialista neveléséről.

A második ankéton a tömegsport mozgalom időszerű kérdéseit tűzte napirendre a sportosztály. Ezúttal a vasutas üzemek és a nagyobb szolgálati helyek szakszervezeti bizottságainak elnökei, KISZ-titkárai, sportfelelősei és a területi sportfelelősök részére Mrovcsák elvtárs tartott előadást a tömegsport szervezéséről és azokról a feladatokról, amelyek a tömegsport mozgalom kiszélesítésében a szakszervezeti bizottságokra és KISZ-szervezetekre hárulnak.

★

A Testvériség kivételével valamennyi vasutas sportegyesületben megválasztották már az új vezetőséget.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség:
Budapest, VI., Benczúr utca 41
Telefon:
424—184, üzemi 24—41, 38—00
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály

Gazdag programot dolgozott ki 1959-re az elnökség mellett működő Ifjúsági Tanácsadó Bizottság

Mint már ismeretes, szakszervezetünk elnöksége mellett még a múlt év végén megalakult az *Ifjúsági Tanácsadó Bizottság*, amely gazdag programot dolgozott ki 1959-re a vasutas fiatalok részére. A programot, amely mindenekelőtt azt a célt szolgálja, hogy a vasutas ifjúság közelebb kerüljön a szakszervezethez, az elnökség elfogadta.

A többi között a Tanácsköztársaság megalakulásának 40. évfordulója tiszteletére veterán harcosok és fiatal vasutasok találkozója is szerepel a programban. A találkozóra március 19-én, este kerül sor szakszervezetünk Benczúr utca 41. szám alatti székházában. A találkozóra mintegy 20 veteránt és ugyanannyi KISZ-fiatalt hív meg az elnökség és az Ifjúsági Tanácsadó Bizottság.

Még egy örömhír. A Szaktanács üdülési osztálya értesítette ifjúsági bizottságunkat, hogy a nógrádverőcei sátortáborban 600 vasutas fiatal üdülhet a nyári idényben.

Vagy alusznak vagy nem hallják...

Március 3-án *Győrött* jártam. Amint beléptem a modern felvételi épületbe, eszembe jutott a Magyar Vasutas január 1-i számában megjelent *„Régi óra halkan jár..."* című írás, amely szóvá tette, hogy a várótermekben és a pénztárcsarnokban felszerelt villanyórák nem mutatják az időt.

Kíváncsian szemlélődtem: vajon történt-e változás két hónap alatt? Hamarosan meggyőződhettem róla, hogy nem. Az új villanyórák mutatói még 3-án is mozdulatlanok voltak. Úgy látszik, az illetékeseknek kevesebb fáradságot, nehézséget okoz az utazóközönség „felhúzása", mint a villanyórák elindítása. Az is lehetséges, hogy elkerülte a figyelmüket a lapban közölt észrevétel.

Dr. Horváth Károly
Budapest

Börtönbüntetést kapott az iskolai bizonyítványokat hamisító pedagógus

Majoros Géza szászteleki pedagógus iskolai bizonyítványokat adott ki vasutas dolgozóknak anélkül, hogy azok vizsgát tettek volna. A hamisításokért mintegy 18 700 forintot vett át „ügyfeleitől".

A Debreceni Járásbíróság megvesztegetésért és közhitelű okirat hamisításért 5 évi börtönre, 5 évi jogvesztésre és 18 760 forint vagyonelkobzásra ítélte, a pedagógus foglalkozástól pedig 10 évre eltiltotta.

Meddig tart egy motor tekercselése?

A múlt év decemberében történt. Villanyszerelők jelentek meg Orosházán és a fűtőháznál levő szerelőszalag motorját tekercselés végett elvitték. A tekercselés indokolt volt, mivel az állomás korábbi 110 volt helyett 220 volt feszültséget kapott.

Azóta több mint három hónap telt el s a motor még a mai napig sem érkezett vissza. Miért? Ha hinnénk, hogy a tekercselés ilyen hosszú időt venne igénybe. Vagy talán megfeledkeztek róla?

Pataki József
Orosháza

Minta szolgálati hely lesz-e Nógrádkövesd állomás?

1958 tavaszán még gondolni sem mertek arra Nógrádkövesd állomás dolgozói, hogy az év végén teljesítik az élüzemszint követelményeit. Nem is gondolhattak rá, hiszen az akkori állomásfőnök és a dolgozók között szinte napirenden volt a veszekedés, a torzsalkodás.

Hogy mi lett az állandó torzsalkodás következménye? Napról napra romlottak az eredmények, az állomás területét felverte a gaz, a felvételi épület környékén és a rakodó területén pedig valóságos szeméthegyek keletkeztek. A budapesti igazgatóság vetett véget a civakodásnak. A mulasztásokért az állomás főnökét leváltották. Helyébe *Temesi Sándor* felügyelő került.

A közömbösségtől a tettrekészségig

Az új főnök, akit azzal bíztak meg felettesei, hogy próbáljon rendet teremteni a szétzüllesztett állomáson, június 11-én érkezett meg Nógrádkövesdre. Már az első nap meggyőződhetett róla, hogy nem lesz könnyű feladata. A dolgozók közömbösek, bizalmatlanok voltak egymás iránt, s a rendre, a tisztaságra sem ügyeltek. Ezért úgy határozott, hogy már az első megbeszélésen felhívja a figyelmet a fokozott tisztaságra.

Így is cselekedett. Bár, amikor a megbeszélésen kijelentette, hogy az állomás történetében új lapot kell kezdeni és a szolgálat ellátása mellett kell elhanyagolt „portájukat" rendbehozni, egyesek bizony elfintorították arcukat. Ő azonban kitartott elhatározása mellett. Ha lassan is, de a megbeszélést követő napokban megkezdődött a munka. Elsőnek a *Bercsés-brigád* jelentkezett. Bercsések négy kisebb virágágyat létesítettek a felvételi épület előtt. Az ő példájuk nyomán később egyre többen jelentkeztek társadalmi munkára.

Közben elérkezett a VIII. vasutasnap. A jól dolgozók pénzjutalomban részesültek. Erre még azok is megmozdultak, akik addig egy szalmaszálat sem tettek odébb a szolgálati időn túl.

Park a szeméttelep helyén

Egy szép napon Temesi elvtárs újabb javaslattal állt a dolgozók elé.

— *A felvételi épület szomszédságában levő szeméttelep helyén létesítsünk parkot* — javasolta.

Ez a munka sem váratott sokáig. Pedig kezdetben hihetetlennek tűnt, hogy a gidres-gödrös területből valaha park lesz. A terv azonban megvalósult. A nyár végéig elkészült a park, sétányokkal, miniatür várat, szökőkúttal és egy köralakú kis halastavat — közepén szoborral — is építettek. Ősszel a parkot bevetették fűmaggal és 20 kis fenyőfát ültettek el benne.

Fél év sem telt el és Temesi Sándor állomásfőnökkel az élen a dolgozók új köntösbe öltöztették az egész állomás területét. Hogy valóban nem volt könnyű ez a munka, azt talán néhány számadat bizonyítja legjobban. Csupán a park helyén, mintegy 550 négyzetméter területet rendeztek el és több mint 500 köbméter földet vagonban szállítottak a helyszínre. Még ennél is szembetűnőbb: *az állomás 36 dolgozója fél év alatt 5400 óra társadalmi munkát végzett.*

Nem lenne teljes a kép, ha csak az állomás területének csinosításában elért eredményekről írnánk. Ezzel egyidőben ugyanis termelési eredményeik is megnőttek. S az 1958-as év végéig mindannyiuk legnagyobb örömére teljesítették az élüzemszint követelményeit. Mivel eredményeiket a bizottság is elfogadta, a „*Mintaszolgálati hely*" cím megszerzéséért folyó mozgalomban is részt vesznek. Méghozzá nem kis eséllyel.

Mint az állomásfőnök mondotta, az idén még szebbé, csinosabbá szeretnék varázsolni az állomás területét és az élüzemszint teljesítésében sem akarnak lemaradni.

HÍREK

Ünnepi műszakot tartanak március 1-től a Tanácsköztársaság megalakulása 40. évfordulójának tiszteletére Diósgyőr Vasgyár forgalmi és kereskedelmi dolgozói. Az állomás KISZ-fiataljai brigádokat alakítottak a még eredményesebb munka érdekében.

★

Vasútállomás személyzet nélkül. Ukrajna egyik vasútvonala mentén olyan állomást létesítettek, amelyben nem dolgoznak forgalmisták, sem váltókezelők. Az állomást távolból, egy központi ellenőrző teremből irányítják.

★

Klubot rendeznek be a balassagyarmati vasutasok az állomásfőnökség és a pártszervezet segítségével. A klubban — amelynek megnyitását május első felében tervezik — rádiót, televíziót és különféle társasjátékot helyeznek el.

★

Új diesel hidraulikus tolató mozdony prototípusát készítették el a győri Wilhelm Pieck Vagongyárban. A mozdonyt a futópróbák után próbaüzemeltetésre átadják a MÁV-nak.

★

A vasút segítsége az új termelőszövetkezeteknek. A vasút vezetői a közelmúltban intézkedtek, hogy az új termelőszövetkezeteknek soronkívül továbbítsák az új gépeket, az üzem- és építési anyagot. A vetőmagféléket például gyorstehervonatokon továbbítják. Minden jel arra mutat, hogy a vasút munkája miatt sehol sem lesz fennakadás.

Levélben fejezték ki tiltakozásukat a görög kormánynál Pécs állomás vasutasai Manolisz Glezosz, az „AVGI" című lap főszerkesztőjének letartóztatása és fogvatartása miatt.

★

A mezőgazdaság szocialista átszervezésének segítésére Tapolca állomáson a szabadnapos vasutasok közül mindennap tízen látogatnak el vidékre a társadalmi aktívákkal együtt.

★

A legjobb eredményt a XI. pályamesteri szakasz érte el a Ferencvárosi pft. főnökségen folyó versenyben.

★

170 munkagéppel dolgozik a debreceni MÁV gépállomás. A gépállomás technikai bázisa az idén tovább növekszik.

★

Magyar gyártmányú motorvonat közlekedik június 1-től Berlin—Lipcse—Karlovy Vary—Prága vonalon.

★

A termelőszövetkezeti mozgalom fejlődését segítik a békéscsabai állomás dolgozói. A helyi Petőfi Tsz tagjaival közösen keresik fel a még egyénileg gazdálkodó parasztokat.

★

A Szovjetunióban végzett fiatal közlekedési mérnökök baráti találkozót tartottak március 13-án. A találkozót a Közlekedés és Közlekedésépítéstudományi Egyesület a vasutas szakszervezettel közösen rendezte.

★

Tizenhatan tanulnak motorvezető tanfolyamon a szegedi fűtőházban. Jelenleg csak három M. 28-as diesel tolatómozdonyuk van a szegedieknek, de rövidesen öt M. 31-es diesel hidraulikus tehervonatot kapnak.

A SZERKESZTŐSÉG üzeni

Szőnyi Béla, Szeged. Az igazgatóság intézkedett, hogy a szeged—rókusi osztószertár a legközelebbi vételezésnél szerezze be a nagyméretű ruhadarabokat. **Koncz János, Aszód.** Közbenjárásunkra a budapesti igazgatóság teljesítette kérését. **Babácsi Imre, Martonvásár.** Az igazgatóság utasította szolgálati főnökségét, hogy a folyamatosan esedékes ruhadarabokat igényelje meg. Ruhaigényét — előreláthatólag — a második negyedévben kielégítik.

Leiti Ferenc Pécs, Tótka Károly Szeged, Behán Rózsa Kazincbarcika. A nőnappal kapcsolatos leveleikre a szakszervezeti központ nőfelelősének figyelmét felhívtuk. Lapunkban helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Bognár Károly Tapolca, Kismihók Róbert Celldömölk, Fekete László Miskolc, Dr. Horváth Károly Budapest, Pataki József Orosháza, Leiti Ferenc Pécs. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Markas József Zalaegerszeg, Talléros Lajos Veresegyház, Németh Pál Szerencs. Panaszaikat megvizsgáljuk.

Gondosabb munkát kocsilakatosok!

Nem tudom, hogy a *Délipályaudvar* kocsilakatosai a téli hónapokban utaztak-e olyan kocsiban, amelynek az ablakai menetközben lerázódnak. Bizonyára nem, mert ha utaztak volna, nem tűrnék, hogy a Budapest Déli-pályaudvar és Tapolca között közlekedő 1226, 1118, 1117 és 1227 számú vonatok szerelvényében gyakran futnak olyan kocsik, amelyeknek lerázódnak az ablakai. Mondani sem kell, hogy az ilyen kocsikban fagyoskodó utasok nem zengenek dicshimnuszt az illetékeseknek.

Jegyvizsgálóink már több ízben jelentették, hogy melyik kocsikon fordulnak elő ezek a hibák. Ennek ellenére marad minden a régiben. Vajon miért?

Bognár Károly
Tapolca

LAKÁSCSERE

— **Budapest Vízafogó állomás mellett,** különálló kertes házban levő, nagyméretű, olcsóbérű 2 szobás, komfortos szolgálati lakásomat elcserélném hasonló kisebbre, belterületen, III. emeletig. Parragh 31—95.

— **Elcserélném Péceli 1 szobás, fél**komfortos lakásomat hasonló Nagy-Budapestire. Kemenesi László. 24—12, városi: 122—212.

Pásztói, intézeti, 2 szobás lakásomat elcserélném budapesti vagy pestkörnyéki magánlakásra is. Varga Dezső, Pásztó állomás.

— **Elcserélném 1 szoba-konyhás** szabadrendelkezésű főbérleti lakásomat 2 szoba komfortos szolgálati lakásért. Költözködést és a költségeket megtérítem. Szabó Mihály főintéző, Budapest, IX., Drégely u. 5. II. 20. Telefon: 34—30.

Új hidat kap az Orczy-patak. Az új híd alapjainak és ellenfalainak elkészítéséig ideiglenes provizóriumot helyeznek el a patak felett. A munkálatok befejezése júniusban várható

(Mező László felv.)

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. MÁRCIUS 31.

A Minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

Az 1958. évben elért kiváló eredmények alapján a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját a következő szolgálati helyek nyerték el:

Budapest-Ferencváros állomás.

Nagykanizsa-fűtőház.

Budapesti Építési Főnökség.

A szervezett vasutas dolgozók nevében üdvözöljük a három szolgálati hely minden dolgozóját, mozgalmi és szakmai vezetőjét. Munkájukhoz további sikereket kívánunk.

1945

Megnyílt a Tanácsköztársaság kikiáltásának tiszteletére rendezett emlékkiállítás

A Vasúti Főosztály Pártbizottsága és a Vasutas Szakszervezet Elnöksége rendezésében március 18-án megnyílt a Tanácsköztársaság ünnepi eseményeinek egyik aktusaként a BVKH kultúrhelyiségében a 40. évforduló tiszteletére rendezett emlékkiállítás. A kiállítást *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg. A megnyitón jelen volt: *Szabó Antal* a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára.

A kiállítás rendezői három részben szemléltetik és eredeti dokumentummal teszik hitelessé a vasutas dolgozók harcát a tőkés kizsákmányolás ellen, a Tanácsköztársaság dicső napjaiban és a Horthy-fasizmus 25 éves sötét uralma idején.

A kiállítás régi adósságot is törleszt, azzal, hogy emléket állít a vasutas dolgozók hősi küzdelmének. Adósságot törleszt, mert az elmúlt évek során a vasutasok forradalmi tradíciói nem voltak kellően megbecsülve.

A kiállítás is bizonyítja, hogy méltatlan volt a mellőzés, mert a Tanács-magyarországért vívott harcban a vasutasok az első sorokban meneteltek és fogtak fegyvert a Tanácsköztársaság nagyszerű vívmányainak megvédéséért, az urak által eladott haza megmentéséért.

A kiállítás, ha méreteiben nem is nagy, de mondanivalójában, ízléses elrendezésében nagyszerű, ami a rendezők és a kiállítás megnyitásán munkálkodók szívvel-lélekkel végzett munkáját dicséri. Köszönet érte!

A kiállítás megnyitásán résztvevők egy csoportja
(Németh Gyula felvételei)

Felszabadulásunk évfordulójára

Tavasz van, rügyfakasztó tavasz. 14 esztendővel ezelőtt. 1945 április 4-én is ilyen verőfényes tavaszi napon köszöntött ránk a hőn óhajtott szabadság napja.

A dicsőséges Vörös Hadsereg feltartóztathatatlan csapatai ezen a napon Nemesmedvesről, ebből a nyugat-dunántúli faluckából is kiűzték Hitler fasiszta hadseregének maradványait. Ezzel Magyarország egész területe felszabadult az SS-ek, a nácik, a nyilasok rémuralma, a legvéresebb terror alól.

Mit jelent 1945 április 4-e a magyar népnek? Az évszázadok óta hőn óhajtott szabadság felvirradását. Azt, hogy hazánkban csúfos vereséget szenvedett a 25 éves Horthy-rendszer, az emberiség eddig legborzalmasabb rendszere, a fasizmus, az a rendszer, amelynek vezetői százezer számra terelték vágóhidra a magyar katonákat és ezrével írtották azokat, akik a nép érdekében sikraszálltak az embertelen pusztítások ellen. Hazánk felszabadulásával megnyílt a lehetőség arra, hogy a dolgozó nép, a munkásosztály a maga kezébe vegye sorsának irányítását.

Ha mérlegre tesszük az eltelt 14 év eredményeit és hibáit, megállapíthatjuk, hogy népünk élni tudott a Szovjetuniótól kapott szabadsággal. Azok kapták a földet, akik megművelik. A felszabadulás előtt a termőföld 27 százalékán, nem kevesebb mint 1 700 000 kat. hold földön mindössze 79 tulajdonos dőzsölt. A föld további 44 százaléka 1101 birtokosé volt. Hazánk legnagyobb földbirtokosa a római katolikus egyház volt: 994 000 kat. hold földet birtokolt. Ugyanakkor 3 millió szegényparasztnak nem volt az országban sem földje, sem háza, sem bérlete.

1945 tavaszán 642 342 szegény- és nincstelen paraszt között 3 259 000 kat. hold földet és 110 000 kat. hold házhelyet osztottak szét.

A gyárak, a bányák, a bankok és a közlekedési eszközök a nép tulajdonába kerültek. Végre emberhez méltó új életet kezdhettek a tőkések gyáraiban kiszipolyozott munkások. S a vasutas dolgozók, akiknek a Horthy-rendszerben tiltva volt a szervezkedés, létrehozhatták saját szervezetüket.

Hol van már a Horthy-rendszer szégyenletes munkássorsa? Hol vannak azok a munkáscsaládok, akiknek a jó falat helyett csak a nyomorból, a megaláztatásból jutott? S hol vannak a viskók, a nyomortanyák? Az egykor hírhedt nyomortanyák helyén a Béke téren, a Fiastyúk utcában, Kispesten a Mária Valéria-telepen, de szerte az országban korszerű, egészséges lakónegyedek épülnek.

De menjünk tovább. A kapitalista Magyarországon 1927-től 1938-ig az ipari termelés mindössze 10 százalékkal, míg 1945-től napjainkig az utolsó békeévhez viszonyítva közel 300 százalékkal emelkedett. Nem beszélve arról, hogy az értelmiség, a tudományos dolgozók és a művészek előtt az alkotó munkának olyan lehetőségei nyíltak meg, amelyekhez hasonlóról ezelőtt álmodni sem lehetett. Nem véletlenül valljuk, hogy április 4-e hazánk legnagyobb nemzeti ünnepe.

Hogy miért? Azért mert az 1919-es Tanácsköztársaság 133 napos fennállásától eltekintve 1945 április 4-én nyílt először lehetősége népünknek arra, hogy önállóan döntsön az ország ügyeiben.

Felszabadulásunk 14. évfordulója egybeesik a Tanácsköztársaság megalakulásának 40. évfordulójával, tehát kétszeresen is ünnep számunkra. Kétszeresen ünnep azért, mert amit 1919-ben megkezdtünk, csak 1945-ben folytathattuk tovább.

1919-ben sajnos nem tudott a külső és belső ellenséggel harcoló szovjet állam segíteni. De segített 1945-ben és 1956-ban.

1945. április 4-e a magyar és szovjet nép megbonthatatlan barátságának ünnepe is. Hogy milyen barátunk a Szovjetunió, azt 1956-ban is megmutatta. Az ellenforradalom tragikus helyzetében a Szovjetunió — a munkás-paraszt kormány kérésére — véráldozatot vállalva is segítségünkre sietett szorongatott helyzetünkben.

A reakciónak nem sikerült megismételni, amit 1919. augusztus 1-e, a dicsőséges Tanácsköztársaság bukása után végbevitt. Nem sikerülhetett, mert 1919 óta nagyot változott a világ. Az 1956-os ellenforradalom idején a Szovjetunióval az élén már majdnem 1 milliárdos szocialista tábor állt mellettünk és segített megvédeni a proletárdiktatúrát.

Az ellenforradalom óta eltelt két és fél esztendő is arról tanúskodik, hogy dolgozó népünk hű maradt a szocializmus ügyéhez és soha nem tapasztalt bizalommal tekint a párt és a munkás-paraszt kormány felé. Ezt a nagyfokú bizalmat kétségtelen az a nagyméretű előrehaladás eredményezte, amely hazánkban az ellenforradalom óta mindnyájunk szeme előtt végbement.

1957-ben és 1958-ban az iparban túlteljesítettük a terveket. Fizetésemelésre, nyugdíj-rendezésre került sor. A vasút korszerűsítése is megkezdődött. A gőzvontatás helyett fokozottan előtérbe kerül a diesel- és villamosvontatás. A korábbi évekhez viszonyítva 1959 első három hónapjában óriásit léptünk előre a mezőgazdaság szocialista átszervezésében is.

Felszabadulásunk 14. évfordulóján hálával fordulunk a magyar nép szabadságáért oly sok áldozatot hozó szovjet nép felé, kegyelettel emlékezünk azokra, akik felszabadulásunk és az ellenforradalom leveréséért, szabadságunk, függetlenségünk kivívásáért a legdrágábbat, életüket áldozták.

1959

A SZOT határozata a Magyar Szocialista Munkáspárt kongresszusának tiszteletére indított szocialista munkaversenyről

A Szakszervezetek Országos Tanácsa március 14-i ülésén az MSZMP Központi Bizottsága március 6-án hozott határozatát alapul véve megjelölte a szakszervezetek tennivalóit az 1959. évi népgazdasági tervek teljesítésében.

Mint a határozat kiemeli, a SZOT egyetért a párt határozatával és helyesli a Budapesti Pártbizottság felhívását, amelyben a párt kongresszusa tiszteletére szocialista munkaverseny indítását kezdeményezi. Felhívja az ország dolgozóit, a szakszervezeteket, bizalmiakat, SZB-elnököket, vezetőket, minden szakszervezeti aktivistát a kongresszusi munkaverseny szervezésére.

A kongresszusi verseny általános célkitűzései:

1959. év végére néhány fontos mutatóban érjük el az 1960-ra tervezett szintet.

1959. év végére növeljük 8,3 százalékkal a nemzeti jövedelmet.

Az ipar össztermelési tervét az év végéig 4 százalékkal teljesítsük túl. Emeljük a termelékenységet a tervezettnél 2 százalékkal jobban.

Az önköltségi tervet 1 százalékkal teljesítsük túl.

A felsorolt feladatok teljesítése esetén az életszínvonal is a tervezettnél gyorsabb ütemben emelkedik. A munkások és alkalmazottak reáljövedelmét 1959-ben 5—6 százalékkal emeljük.

Továbbiakban a határozat az egyes iparágakban megoldandó feladatokat részletezi, s többek között ezeket mondja: „*A közlekedési dolgozók készüljenek fel a tervek túlteljesítéséből származó többletszállítási munka zavartalan lebonyolítására. A vasutasok javítsák a teherszállítás egyenletességét és menetrendszerűségét, érjenek el tényleges szénmegtakarítást.*"

A szakszervezetek szerepéről szólva feladatukká teszi a határozat, hogy követeljék meg a gazdasági vezetőszervektől a verseny anyagi és műszaki feltételeinek biztosítását.

A termelési tanácskozásokon beszéljék meg a dolgozókkal a tennivalókat, igényeljék a dolgozók segítségét a problémák megoldásához. Biztosítsák az anyagi ösztönzést, a bevált munkamódszerek elterjesztését, a tapasztalatcseréket.

A szakszervezeti bizottságok segítsék és ellenőrizzék, hogy a gazdasági vezetők konkrétan dolgozzák ki a szocialista munkaverseny helyi célkitűzéseit, s azokat ismertessék a termelési tanácskozásokon. A legcélszerűbb versenyformákat a dolgozókkal együtt alakítsák ki.

Továbbiakban a szakszervezetek mindennapos érdekvédelmi munkájáról és a termelés kapcsolatáról szól a határozat, majd így fejeződik be: *A Szakszervezetek Országos Tanácsa bizonyos abban, hogy munkásosztályunk lelkesedéssel teszi magáévá az ország és a nép ügyét előrelendítő versenycélokat. Bizonyos abban is, hogy a magyar szakszervezetek teljes erejükkel, minden eszközzel szolgálják népünket e nagy nemzeti cél eléréséért folytatott harcában.*

Éljen április 4, felszabadulásunk ünnepe!

Hazánkban minden kis és nagy kérdés kezd egyre inkább közüggyé válni

A SZOT IV. teljes üléséről

A *Szakszervezetek Országos Tanácsa* március 14-i teljes ülésének napirendjén *a szakszervezetek feladatai az 1959. évi népgazdasági terv teljesítésében* téma megvitatása szerepelt.

A napirend előadója *Gáspár Sándor* elvtárs, a SZOT főtitkára volt. Bevezetőjében elmondotta, hogy az elmúlt évben a vártnál jobbak voltak a gazdasági eredmények. Ennek megfelelően gyorsabb ütemben emelkedett a dolgozók életszínvonala, javultak az élet- és munkakörülmények, s mindebben a szakszervezetek javuló munkájának is jelentős része van. Az MSZMP Központi Bizottsága legutóbbi üléséről szólva elmondotta, hogy *Magyarországon most minden lehetőség, feltétel adva van ahhoz, hogy a gazdasági építő munkát, a szocializmus építését meggyorsítsuk.*

Eredményeink egyik indító oka — mondotta — az az állandóan növekvő bizalom, amely a párt és kormány következetes politikája iránt az országban kialakult. *Magyarországon ma minden kis és nagy kérdés kezd egyre inkább közüggyé válni.* Az emberek többsége egyre inkább a közügyekkel foglalkozik. Bár ez még nem mindenütt egyformán nyilvánul meg, az üzemi demokrácia további fejlesztésével a szakszervezetek nagy segítséget adhatnak e folyamat meggyorsításához annál is inkább, mert a helyes munkamódszerek egyre jobban érvényesülnek a szakszervezeti szervek, különösen az üzemi, szakszervezeti bizottságok munkájában.

Mint a belső fejlődésünkre nagy hatással lévő külső tényezőről emlékezett meg a munkásmozgalom fellendüléséről és az SZKP XXI. kongresszusáról.

Fő figyelmet a mi nőségre

Ezután a kongresszusi verseny célkitüzéseivel foglalkozott Gáspár elvtárs. Az első és legfontosabb — mondotta — a népgazdaság általános céljainak megvalósítása: *a nemzeti jövedelem, a termelés, a termelékenység növelése, az önköltség csökkentése, az életszínvonal további javítása.*

A fő figyelmet a minőségi túlteljesítésre kell irányítani. Éppen ezért minden iparágra, üzemre pontosan meg kell határozni azokat a célokat, amelyekre a szakszervezeteknek mozgósítaniuk kell. Higgadtan kell megbeszélni a részletkérdéseket a munkásokkal, a termelési tanácskozásokon. *A versenynek nem az lesz az értékmérője, hogy melyik üzem milyen gyorsan teszi meg a vállalását, hanem az, hogy az év végén mennyivel lett gazdaságosabb a termelés, hogyan alakult a termelékenység, az önköltség, az anyagfelhasználás stb.*

A versenyformákról szólva hangsúlyozta az új módszerek alkalmazásának, továbbfejlesztésének jelentőségét. Majd felhívta a figyelmet, hogy a szakszervezeteknek továbbra is feladatuk a dolgozók mindennapos ügyeinek intézése, a szakszervezeti munka egészének továbbfejlesztése, mert csak ebben az esetben lehet eredményes a szakszervezetek versenyre mozgósító tevékenysége is.

Ugy dolgozzunk, hogy mi szakszervezetek, elmondhassuk: *mindent megtettünk annak érdekében, hogy a szocialista munkaverseny célkitűzéseit minél eredményesebben szolgáljuk* — fejezte be beszámolóját Gáspár elvtárs.

Mindenki tegye meg azt, amire legjobb tudása szerint képes

A vitában felszólalt *Fock Jenő* elvtárs, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára is.

A Központi Bizottság március 6-i határozatáról szólva elmondotta, hogy a határozatban foglalt célkitűzések reálisak és mértéktartóak. Most nem azt kell tennünk, mint a múltban sokszor, hogy a terveket csak mennyiségileg teljesítettük túl, s raktárra termeltünk. Tegyük azt, amit a Központi Bizottság előírt: *önköltségcsökkentést, termelékenység emelést, növeljük nemzeti jövedelmünket, javítsuk meg külkereskedelmünket, fizetési mérlegünket.*

Tanultunk a korábban elkövetett hibákból, ma már vezetők és beosztottak vigyáznak az elért eredményekre, s arra, hogy a párt vonala a mostani maradjon.

Ha sikerek vannak, mindig fenyeget az önelégültség — mondotta. — De mert ezt világosan látjuk és tanultunk a hibákból, ezért mondhatom, *ne féltsenek minket, sem a kormányt sem a pártot attól, hogy elbizakodottá válunk.* Ha azonban látnak erre valamilyen jelet a szakszervezeti funkcionáriusok, aktivisták, figyelmeztessenek rá bennünket.

A takarékosságról és a Szovjetunió segítségéről szólt ezután, majd így fejezte be beszédét: *a siker alapja eddig is a kölcsönös bizalom volt, s rendithetetlen hitünk abban, hogy ha nehézségeink vannak is, a szocializmus végső soron győzni fog Magyarországon is.*

A veterának vasúti főosztályi találkozóján Ormos Tibor elvtárs, a VI. kerületi pártbizottság titkára átnyújtja a Tanácsköztársasági Emlékérmet Szeles Pál elvtársnak.
(Németh Gyula felvétele)

Kép a Keleti-pályaudvaron rendezett veterán-találkozóról.
(Németh Gyula felvétele)

Rendelet a három vagy ennél több gyermeket eltartó dolgozók és az egyedülálló dolgozó nők családi pótlékának emeléséről

A Minisztertanács március 26-i ülésén rendeletet fogadott el a bérből és fizetésből élő dolgozók, a nyugdíjasok, a kisipari szövetkezeti tagok, valamint a mezőgazdasági termelőszövetkezeti tagok családi pótlékra jogosult gyermekei után járó családi pótlék felemeléséről.

Az egy hónapra járó családi pótlék összege három gyermek után összesen az eddigi 180 forint helyett 360 forint, s minden további gyermek után 120—120 forinttal emelkedik. A kétgyermekes családok családi pótléka változatlan.

Az egyedülálló dolgozó nők családi pótléka azonban egy eltartott gyermek után is emelkedik, mégpedig az eddigi havi 30 forintról 90 forintra, két gyermek után járó családi pótlékuk összege pedig havi 75 forintról 240 forintra. Amennyiben az egyedülálló dolgozó nőnek három vagy ennél több családi pótlékra jogosult gyermeke van, a családi pótlék összege megegyezik az előző bekezdésben ismertetett összeggel.

Az érintett dolgozók elsősorban 1959 április hóra járó családi pótlékot kapják felemelt összegben.

Pártunk és kormányzatunk mint ismeretes, 1959 első felére ígérte a családi pótlékok felemelését. Ebben az esztendőben az új nyugdíjtörvény, a pedagógusok és az egészségügyi dolgozók fizetésrendezése után ez már a negyedik olyan intézkedés, amely jóval az ígért határidő előtt lép életbe.

Az intézkedés költségkihatása mintegy évi 500 millió forint, amelynek kifizetésére elsősorban május elején kerül sor.

Lapunk következő számaiban részletes ismertetőt közlünk a felemelt családi pótlék rendeletről.

Kincsek a vágányok mentén

A vágányok között, a vágányok mentén, sajnos, még ma is láthat a szemlélődő leszakadt csavarkapcsokat, csavarokat, alátéteket, sínszegeket, féktuskókat, ütközőket stb. De a Budaörsi út és a vasúti pálya között a töltés oldalában hosszú hónapok óta két vasúti kocsiajtót is.

Azon csodálkozom, hogy a forgalmas útvonalon ez a két ajtó még nem tünt fel olyanoknak, akik hivatottak lennének elszállítani.

B. K.

ÚJ ÉLÜZEMEINK

1958 második félévének eredményei alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet, s az ezzel járó pénzjutalmat:

ÁLLOMÁSI SZOLGÁLAT

Hatvan, Dombóvár, Tatabánya-Felső, Nagykanizsa, Pusztaszabolcs, Celldömölk, Mátészalka, Murakeresztúr, Fertőszentmiklós (GYSEV), Komoró, Bánréve, Nyékládháza, Kőbánya-teher, Bp. Vizafogó, Hódmezővásárhely, Cegléd, Veszprém.

VONTATÁSI SZOLGÁLAT

Hatvan, Miskolc, Nyíregyháza, Celldömölk, Dorog, Kiskunhalas fűtőház.

Villamosfelsővezeték Építésvezetőség.

MŰHELYI SZOLGÁLAT

Debreceni Járműjavító, Székesfehérvári Járműjavító.

PÁLYAFENNTARTÁSI ÉS PÁLYAÉPÍTÉSI SZOLGÁLAT

Diósgyőri, Kecskeméti, Kiskunhalasi pályafenntartási főnökség, Kitérőgyártó ÜV Gyöngyös, Hídépítési Főnökség.

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT

Autófuvarozási Főnökség, Budapest-Nyugati, Kiskunhalasi Rakodási Főnökség.

ANYAGSZERKEZELÉSI SZOLGÁLAT

Debreceni műhelyi szakszertár, Bp. Nyugati szertár.

TÁVKÖZLŐ- ÉS BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI SZOLGÁLAT

Pécsi Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség, Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség.

GAZDASÁGI VASUTAK

Mezőhegyesi üzemfőnökség.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült szolgálati helyek

Forgalmi szolgálat: Bp. Kelenföld, Dorog, Bp. Keleti, Kiskunhalas, Mezőhegyes, Diósgyőr-Szabadság rendező, Bp. Nyugati pu., Székesfehérvár, Bp. Soroksári út, Sztálinváros, Kőbánya-Felső, Bp. Józsefváros, Balassagyarmat, Keszthely, Sopron-Déli, Balinka, Pestlőrinc, Kispest, Pusztavám, Lábatlan, Nógrádkövesd, Ercsi, Kisbér, Ács, Ujszász, Gödöllő, Tápiószele, Nagykáta, Abony, Zalaszentiván, Veszprémvarsány, Zalaszentiván-Kisfaludpuszta, Győrszabadhegy, Répcelak, Szentgotthárd, Dudarbánya, Ormosbánya, Debrecen Vásártér, Tiszalök, Tokaj, Hajdúszoboszló, Röszke, Lepsény, Mohács, Simontornya, Tolna-Mőzs állomás.

Vontatási szolgálat: Debrecen KV, Cegléd fűtőház, Nyugati, Déli Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Landler Villamos Vontatási Felügyelőség, Bp. Keleti, Horvátkimle, Tatabánya-Alsó Villamos Fenntartási Főnökség.

Pályafenntartási szolgálat: Szeged, Debrecen-Déli, Kisújszállás, Baja, Nagykanizsa, Sopron, Hódmezővásárhely, Győr, Sátoraljaújhely, Debrecen-Északi, Ó-miskolci Pft. Főnökség, Debreceni, Miskolci, Dombóvári, Celldömölki Építési Főnökség, Bp. Épületelemgyártó Főnökség.

Kereskedelmi szolgálat: Szombathely, Pécs, Szolnok Rakodási Főnökség.

Távközlő szolgálat: Miskolc TBFF, Bp. Jobbparti BFF, Bp. TFF.

Anyagszerkezelési szolgálat: Szombathely, Szeged-Rókus, Szeged-Rendező, Miskolc Fth. Szertár.

Gazdasági Vasutak: Urkút, Szob Üzemfőnökség, Mezőhegyes, Kisújszállás, Szob Műhelyfőnökség.

Igazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült szolgálati helyek

Budapesti Igazgatóság: Ászár Keményítőgyár, Vácrátót, Dad, Üllő, Pusztaszabolcs szertár, Rákospalota-Újpest szertár.

Szombathelyi Igazgatóság: Uzsa, Uzsabánya, Papkeszi, Csákánydoroszló, Lövő, Zalacséb-Salomvár.

Miskolci Igazgatóság: Rudabánya Vasérctelep, Sátoraljaújhely szertár.

Debreceni Igazgatóság: Hajdúhadház, Debrecen Fatelep.

Pécsi Igazgatóság: Nagyharsány, Magyarboly, Almamellék, Gyékényes szertár, Pécsbánya-rendező szertár.

Gazdasági Vasutak Igazgatósága: Szigetvár, Mohács Üzemfőnökség.

A kitüntetett szolgálati helyek valamennyi dolgozójának és vezetőjének továbbra is sikeres munkát kívánunk!

A nőbizottság címére

Ezúton szeretnék köszönetet mondani a *Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyártó ÜV* nőbizottságának. Már sokszor hallottam tevékenységükről. Nem egy dolgozótársam elmondotta, hogy fáradságot nem kímélve segítik munkatársaikat. Sokszor még a vasárnapjukat is feláldozzák, hogy a betegek helyett az otthoni munkát elvégezzék.

Feleségem hosszabb ideig kórházban volt. Az egyik vasárnap kellemes meglepetés érte. A nőbizottság egyik tagja meglátogatta, ajándékot vitt és elbeszélgetett vele. A kórterem többi betege csak csodálkozott, hogy a gyárból még a hozzátartozókat is meglátogatják.

Igazán nagyon jólesett beteg feleségemnek az asszonyok figyelmessége.

Szentgáli István

Korabeli vasutas újságok a Tanácsköztársaság kikiáltásáról

Negyven évvel ezelőtt — 1919. március 21-én — a kommunisták vezette forradalmi magyar munkásság új fejezetet nyitott hazánk történelmében. A felszabadult nép határtalan lelkesedéssel, mint tavaszi rügyfakadást üdvözölte a Tanácsköztársaság létrejöttét. A vörös lobogók és a proletárdiktatúrát éltető transzparensek alatt tüntető tömegek ajkáról lelkesen zengett az ének:

„Örök tavasz lesz a világ
Hol munkálva, jólétben
élünk!"

A vasutasok bizalmi férfiai egy gyülésen vették a hírt a Tanácsköztársaság kikiáltásáról. Miután nagy ovációval fogadták *Landler Jenő* bejelentő beszédét, szolgálati helyeikre siettek, hogy hírül vigyék valamennyi vasutasnak az örömhírt. A vasúti távíró- és távbeszélő berendezések körtáviratban kivonatokat továbbítottak Landler beszédéből.

A sínek mentén mindenütt örömmel, lelkesedéssel fogadták a proletárdiktatúra megvalósítását.

A vasutas újságok vezércikkekben köszöntötték a Tanácsköztársaságot. A *Magyar Vasutas* többi között a következőket írta: *„Oroszországban kezdődött, Magyarországon folytatódik az a megváltás, amely rövid idő alatt az egész világot ki fogja vezetni abból a zsákutcából, ahová a kapitalizmus önzése az egész emberiséget vezette. A tőkés termelés összeomlott, nem tudja többé sem a tőkés termelést megszervezni, sem pedig militarizmusával az embereket rabszolgamunkára kényszeríteni... kihullt a kezéből a korbács, mellyel eddig a népeket a szent profitért, hol a gyárba, hol a harctérre hajtotta. A nép ura lett önmagának..."*

A *Vonatkísérő* vezércikkében így írt: *„A mai napon Magyarországon a munka emberei, a proletárság kezébe vette a saját sorsának intézését. Összemolott az osztályuralom, kimult a kapitalista termelési rendszer összes büneivel, gyötrelmeivel. Helyébe lépett a munkásság és földmives szegények uralma... Baráti jobbot nyújtott Magyarország proletársága orosz testvéreinek, hogy kezet kézben vállvetve vonuljunk a világ proletárjainak felszabadítására.*

Elvtársak! Vasutasok!

Ez a harc, ami most következik, élethalálharc. Ebben a harcban nemcsak azok vesznek részt, akik fegyverrel a kezükben harcolnak... hanem azok is, akik dolgoznak. Tehát mindenkinek harcolni vagy dolgozni kell...

Résen kell lennünk, vigyáznunk kell nagyon, mert a levitézlett bérrabszolgatartók mindent elkövetnek, hogy saját hatalmuk visszaszerzésére a Tanácsköztársaságot lehetetlenné tegyék.

Rendkivül komoly napokat élünk. Mert az az út, amire Szovjetoroszország és Magyarország lépett, a világ proletariátusának megváltásához vezet. De azon az uton szembetaláljuk magunkat évezredeken át kizsákmányolásból élő burzsoázia által minden mozgósítható erőkkel, győztes imperialista reakciós hatalmak szuronyerdejével.

Ez a harc, ez a küzdelem, amit most nekünk kell megvivnunk, a világ dolgozó millióinak felszabaditó háborúja.

Ha győzünk, örökre lezárulnak a földi pokloknak kapui megnyilik mindenki részére a mennyország, örök lesz a tavasz.

Ha csatát vesztünk, mindent elvesztettünk.

De mi győzni fogunk!

Győznünk kell, mert mellettünk a világnak minden dolgozó embere szivvel-lélekkel, gondolatban és érzésben, akik mellénk fognak állni fegyverrel is, hogy közös erővel eltapossuk a bennünket kizsákmányoló közös ellenségeinket."

A vasutas sajtó hangsúlyozta milyen nagy a vasutasok feladata és felelőssége az új rend megszilárditásáért folyó harcban. *„Minden vasutas álljon helyén erősebben, pontosabban és lelkiismeretesebben, mint bármikor, mert az a munka, amit most végzünk, magunkért, szabadságunkért folyik."*

A vasutas dolgozók tízezrei vallották ezekben a napokban szent meggyőződéssel *Móricz Zsigmonddal: „Magyarország végre a boldog béke útján halad."*

Gadanecz Béla

Veteránok találkozója a szakszervezetben

Bensőséges ünnepség színhelye volt március 19-én a Vasutasok Szakszervezetének székháza. A munkásmozgalom harcaiban edződött kommunisták, az első magyar proletárdiktatúra részvevői gyültek össze, hogy emlékezzenek a felejthetetlen 1919-re.

Végh Lajos elnök elvtárs üdvözlő szavai után *Szabó Antal* főtitkár elvtárs a tisztelet, szeretet és megbecsülés hangján szólt a veteránokhoz. Méltatta helytállásukat a Tanácsköztársaság idején, hősies munkájukat az illegalitás évei alatt és a felszabadult hazában. A szakszervezet elnökségének elismeréseképpen emléklapot és a szakszervezeti tagkönyvek voros borítóját nyújtotta át az idős harcosoknak.

A pártközpont képviseletében *Bajusz Rezső* elvtárs a SZOT részéről *Varga György* titkár elvtárs folytatott baráti beszélgetést a veteránokkal.

Az első vörös május emlékei

Amikor a megjelentek kezükbe vették az elnökség ajándékaként *Gadanecz Béla A forradalom vezérkarában* című könyvét, meghatott szavakkal emlékeztek meg *Landler Jenőről. Fekete Béla* elvtárs elmondotta, hogy 1906-ban Landler elvtárs hatására lett szervezett munkás. Nehéz soruk volt abban az időben a tanoncoknak. Nemegyszer az ütés, verés jutott osztályrészül az ifjúmunkásoknak. *Fekete* elvtársat Landler Jenő védte meg a tőkés hajcsár ütlegeitől és elvezette a munkásotthonba.

A megjelent KISZ-fiatalok megilletődve hallgatták a veteránok visszaemlékezését. Bizony — mondotta *Vicsics* elvtárs fátyolozott hangon — nem volt könnyű dolog az első szabad vörös május elsejéről készült fényképalbumot 12 házkutatás során megőrizni.

28 év emigrációban

Havas Jenő elvtárs, aki 28 esztendeig ette az emigracio keserű kenyerét az I. Vörös Vasutas ezred nagyszerű harcaira emlékezett. A román burzsoázia csapatai már Budapest felé nyomultak, egyes egységei már elérték a fővárost, de a vasutas ezred katonái augusztus 3-án még védelmezték a csongrád—szentesi hidat.

Majd az emigráció éveiről szólt: 18 esztendős voltam — mondotta —, amikor Bécsben megismerkedtem Landler elvtárssal. Mindannyian mélységes fájdalmat és keserűséget éreztünk a Tanácsköztársaság vérbefojtása miatt. Landler elvtárs szavai azonban új reményt költöztettek szívünkbe. A forradalmat időlegesen vereség érhette, de a forradalom tüzét nem lehetett örökre elfojtani. dolgoznunk kell. Szítani kell a forradalom lángját. bármilyen körülmények között is. Erre tanított minket Landler és példát mutatott. .

Révész Ármin elvtárs 1919-ben a Nyugati műszaki kocsiszolgálatnál a vörösgárdát szervezte. Ma már túllépte 80. életévét. de töretlen erővel munkálkodik ma is a proletárdiktatúra erősítésén, mert saját bőrén tapasztalta, hogy mi a sorsa a munkásságnak, ha kicsavarják kezéből a hatalmat.

Az ifjúság nevében *Kovács János* elvtárs mondott megható szavakkal köszönetet a veteránoknak és ígérte, hogy hű folytatói lesznek 1919 dicső eszméjének.

Irányelvek a vasút 1959. évi tervének teljesítésére, illetőleg túlteljesítésére

Lapunk más helyén közöljük azokat az irányszámokat, amelyek pártunk Központi Bizottsága március 6-i határozata szerint az eddigi fejlődésünket és a lehetőségeket figyelembe véve népgazdasági szinten 1959-ben teljesíthetők. Az irányszámok teljesítésével meggyorsul szocialista építésünk, biztosabb, szélesebb alapot teremtünk a második ötéves terv célkitűzéseinek, meggyorsítjuk az életszínvonal emelkedését.

A vasúti főosztály és a szakszervezet illetékes szervei kidolgozták azokat az irányszámokat, amelynek teljesítésére a vasút a népgazdaság egyes ágainak tervtúlteljesítéséből eredő többletszállítási igényét maradéktalanul ki tudja elégíteni. a minőségi és gazdasági mutató további javításával, a termelékenység emelésével, az önköltség csökkentésével hozzá tud járulni a Központi Bizottság határozatának megvalósításához.

A vasút legfontosabb műszaki-gazdasági mutatóit az elkövetkezendő időszakban a következőképpen kell alakítanunk:

1) A kocsikihasználás érdekében a teherkocsik átlagos statikus terhelését a tervezett 15,2 tonnáról 16 tonnára kell emelni.

2. A rakott és összes teherkocsik tengelykilométer viszonyát az 1959-re előirt 69,5 százalék helyett 71 százalékra kell teljesíteni.

3. A kocsiforduló idő éves átlagát a terv szerinti 3,9 napról 3,8 napra kell csökkenteni.

4. A vontatójárművek jobb kihasználása érdekében a tehervonatok átlagos terhelését a tervezett 742 tonnáról 752 tonnára kell emelni.

5. A többlet teljesitmények üzemanyagfelhasználásának biztosítása érdekében a fajlagos szénfelhasználás 100 etkmkénti mutatójánál el kell érni a 8,55 kg-ot.

6. A vasúti közlekedés tervezett 113,9 százalékos költségszintjét 113,6 százalékra kell csökkentenünk.

7. A vonatok menetrendszerinti közlekedése terén a személyvonatoknál 97 százalékos, a tehervonatoknál 75 százalékos menetrendszerűséget kell megvalósítanunk.

Az irányelvek a továbbiakban szakszolgálati ágakra bontva, igazgatóságonként részletezve ismertetik a tervszámokat.

A közeli napokban elkészül az irányszámok lebontása egészen a szolgálati helyekig, sőt még kisebb egységekig. Ezeket a célkitűzéseket az április első felében tartandó termelési tanácskozásokon kell megvitatni a dolgozókkal és alapos felmérés alapján meghatározni a legfontosabb tennivalókat s ezek alapján csatlakozni a Budapesti Pártbizottságnak a pártkongresszus tiszteletére kezdeményezett versenyfelhívásához.

A szakszervezeti aktivisták járjanak élen a versenyszervezésben, a verseny nyilvánosságának biztosításában, követeljék meg a szolgálati vezetőktől a vállalások teljesítése műszaki és gazdasági feltételeinek biztosítását.

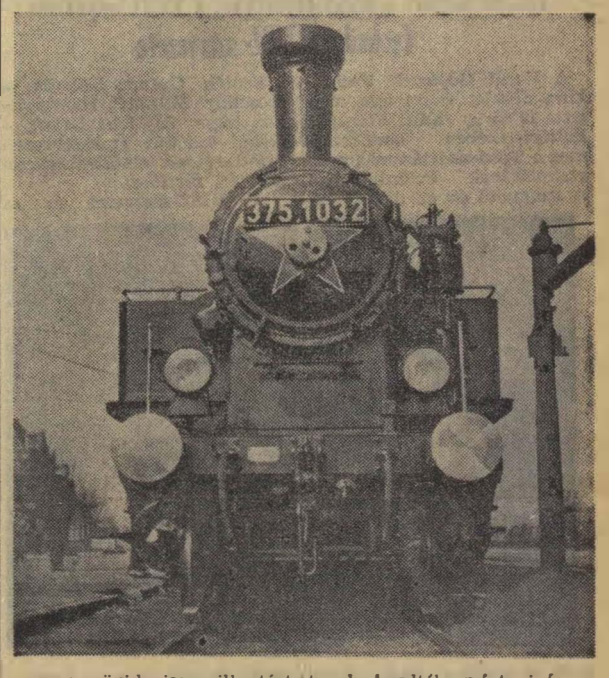
Átadták a MÁV-nak az utolsó gőzmozdonyt

Szerény tábla hirdeti a MÁV 375—1032. sz. mozdonyán, hogy 1959. március 20-án a MÁVAG átadta a MÁV-nak az utolsó gőzmozdonyt. Ennek a mozdonynak az átadásával a MÁVAG gőzmozdonygyártási programja befejeződött.

Ebből az alkalomból érdemes egy rövid visszapillantást vetni a magyar gőzmozdonygyártás történetére, amely elvitte a MÁVAG hírnevét a földgolyó legtávolabbi vidékére is. *1873-ban kezdték meg Magyarországon a gőzmozdonygyártást. Az első gép 1874 elején indult útjára. Azóta 139 mozdonytípust dolgoztak ki a magyar mérnökök, ebből a 375-ös gép a 110. típus.*

A gyártás megindítása óta összesen 7580 darab mozdony készült el a MÁVAG-nál, s ebből az 5000. volt a világhírű 424-es gyorsvonati mozdony.

A 375-ös mozdonyokból az utolsó 12 darabos ciklust



újjáépítette az emlékművet, amely nagyobb és szebb, mint a régi volt.

Az emlékmű leleplezési ünnepségén az MSZMP Tolna megyei bizottsága részéről *Szigeti János* elvtárs, a dombóvári tanács végrehajtó bizottsága részéről *Antal István* elvtárs mondott beszédet. Az ünnepségen megjelent és felszólalt a Dombóváron állomásozó szovjet katonai helyőrség párttitkára, *V. Kuznyonik* elvtárs is.

tavaly kezdték gyártani és az 1032. psz. géppel befejezték a gyártást.

Az egyesített Ganz és MÁVAG gyár mérnökei a vasút műszaki követelményeinek megfelelően most már új, korszerű dieselmozdony konstrukción dolgoznak.

Dombóváron leleplezték az 1919-es vasutas mártírok emlékművét

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter koszorúját elhelyezik az emlékművön

(Mező László felvétele)

A Magyar Tanácsköztársaság kikiáltásának 40. évfordulója alkalmából *Kossa István* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepélyesen leleplezte a dombóvári temetőben az 1919-es Tanácsköztársaság bukása után Tamásiban meggyilkolt kommunista vasutas mártírok emlékművét.

A felszabadulás után már felállították a mártírhalált halt vasutasok emlékművét a dombóvári temetőben, amelyet 1956-ban az ellenforradalmárok lerombóltak. A vasút

Új élet a kecskeméti művelődési otthonban

Másfél évvel ezelőtt csak szombaton és vasárnap volt hangos a kecskeméti vasutas művelődési otthon, amikor a táncos összejöveteleket keresték fel, elsősorban a vasúton kívülállók.

A csomóponti pártbizottság és a szakszervezeti területi bizottság joggal kifogásolta ezt, de nemcsak kifogásolta, hanem segítséget is nyújtott. A helyi tömegszervezeti és szakvonali vezetőkkel megbeszélték a tennivalókat, mindenekelőtt az új vezetőség megválasztását.

Az új vezetőség lelkiismeretes munkája nyomán megváltozott a kultúrotthon képe. Uj könyvekkel. biliárdasztallal, televízióval gazdagodtunk. Ma már ifjúsági tánc- és énekpróbák verik fel a csendet. A vasutasok szívesen látogatják, magukénak érzik az otthont. Közös vacsorákra, batyusbálra a vasutasok hozzátartozói is eljárnak.

Most legfontosabb feladatnak tekintik az ismeretterjesztő előadások szervezését. Minden bizonnyal ez a törekvésük is sikerrel fog járni, amit máris bizonyít az a tény, hogy március 13-án 97 fővel megnyílt a munkásakadémia.

Rédei Béla
Kecskemét

A mezőgazdaság szocialista átszervezéséért

A pécsi fűtőház kommunistái a megyei pártbizottságtól azt a megbizatást kapták, hogy segítsék *Tótszentgyörgy* község egyénileg dolgozó parasztjait a közös gazdálkodás útjára vezetni. A megbizatást a kommunisták, szakszervezeti aktívák, gazdasági vezetők szívesen fogadták és késlelkedés nélkül hozzáláttak a munkához.

Az agitátorok hozzáállását bizonyítja, hogy Tótszentgyörgy termelőszövetkezeti község lett.

A vasutasok munkája ezzel nem fejeződött be. A fűtőház dolgozói továbbra is gazdasági és politikai segítséget nyújtanak a szövetkezeti község dolgozóinak. *(Eperjesi Ferenc leveléből.)*

Tapolca csomópont vasutasai is eredményesen segítik a mezőgazdaság szocialista átszervezését. Február 3-tól járják a falvakat és magyarázzák a parasztságnak a közös gazdálkodás előnyeit. Felvilágosításuk nyomán egy sor község határára felkerült a tábla: *termelőszövetkezeti község.*

Jelenleg *Tapolcán* folyik a meggyőző munka. Itt különösen fontos a tevékenységük, mert sok vasutas lakik a községben. A munka itt is jól halad és valószínű, hogy mire ez a cikk megjelenik a lapban már itt is teljes siker koronázza a vasutasok fáradozását. *(Dancs József leveléből.)*

Pápa állomás vasutas dolgozóinak is nagy része van abban, hogy Veszprém megyében az ő járásuk egésze lépett elsőnek a közös gazdálkodás útjára. A megyei brigáddal *Tóth Kálmán* váltókezelő és *Tóth Lajos* raktárnok napokig járták a falvakat. A pápai vasutasok *Szerecseny, Gecse, Vaszar* és *Mezőlak* községekbe jártak agitálni. Ezek a községek már március elején a közös útra léptek. Két nyolc fős brigád a város dolgozó parasztjai között végzett agitációs munkát.

A szervező munka befejezése után az állomás, a pályafenntartási főnökség és a fűtőház dolgozói vállalták *Pápadereske* termelőszövetkezeti község patronálását.

Az új nyugdíjtörvény egyes pontjainak részletes ismertetése

Végkielégítés

Annak az özvegynek, akinek állandó özvegyi nyugdíja újabb házasságkötés folytán szűnik meg, egy évi özvegyi nyugdíjával egyenlő összegű végkielégítés jár.

Az özvegyi végkielégítésre vonatkozó igény az újabb házasságkötést követő egy éven belül érvényesíthető.

Az az özvegy, aki özvegyi nyugdíjat újabb házasságkötéséig nem érvényesíti, ezt a jogát újabb házasságkötés után már nem érvényesítheti és végkielégítésre sem jogosult.

Árvaellátás

Árvaellátás jár a meghalt nyugdíjas, valamint a rokkantsági nyugdíjhoz szükséges szolgálati idő megszerzése után, vagy üzemi baleset, illetőleg foglalkozási betegség következtében meghalt dolgozó gyermekének, mostohagyermekének, a testvérnek és az unokának is, ha a dolgozó, vagy a nyugdíjas saját háztartásában tartotta el, feltéve, hogy a nevelt gyermeknek, testvérnek, illetőleg unokának tartásra köteles és képes hozzátartozója nincs.

Az árvaellátás az árva 16. életévének betöltéséig középvagy középfokú iskolai tanulmányok folytatása esetében a tanulmányok befejezéséig, de legfeljebb 19. életévének betöltéséig jár. Ha az árva 16., illetőleg közép- vagy középfokú iskolai tanulmányok folytatása esetén a tanulmányok befejezéséig, de legfeljebb 19. életévének betöltéséig testi, vagy szellemi fogyatkozás miatt tartósan megrokkan és eltartásra szorul. ennek az állapotnak tartamára az árvaellátás életkorra való tekintet nélkül jár.

AZ ÚJ VASÚTI ÁRUDÍJSZABÁS ALKALMAZÁSÁRÓL

A termelői árrendezéssel kapcsolatban, ez év első napjától kezdődő érvényességgel kiadásra került az új *Magyar Vasúti Árudíjszabás*, amely alapelveiben, szerkezetében és belső tartalmában lényegesen eltér az eddig érvényben levő díjszabásoktól. Az önköltség szempontjainak figyelembevételével kialakított fuvar- és egyéb díjak és díjtételek kitűnően támasztják alá az árpolitikai szempontokat és nem utolsósorban közlekedéspolitikai célkitűzéseinket.

Mennyire sikerült elsajátítaniuk az érdekelt dolgozóknak az új díjszabás helyes alkalmazását? Erre kértünk választ *Herendi István* elvtárstól, a BVKH II. osztályának vezetőjétől.

— Az új árudíjszabást az egyszerűség és a könnyen kezelhetőség jellemzi — mondotta. — Azt tapasztaljuk, hogy a kereskedelmi szakszolgálat dolgozói eredményesen sajátították el az új határozmányokat. A díjszabás életbeléptetése előtt a szakosztály és az igazgatóságok mellett, mi is sok segítséget adtunk az érdekelt dolgozóknak, hogy az átállás zökkenőmentesen történhessen.

A munka minőségére — érthetően — az első hetekben több panasz volt mint ma. Az állomási számfejtés bevezetésével azonban sok értékes megfigyelést tettünk. Ezek a tapasztalatok arra intenek bennünket hogy munka közben is figyelemmel kísérjük számfejtőink tevékenységét, hiszen munkájukhoz fontos népgazdasági érdek fűződik.

A leggyakoribb hibák

— A legtöbb számfejtési hiba a tengelynyomás-korlátozások figyelmen kívül hagyásából, a fuvarleveleken a kocsik raksúlyának, illetve terhelési határának helytelen feltüntetéséből, a költségjegyzéken elszámolandó mellékdíjaknak a fuvarleveleken való elszámolásából és a mérlegdíjak felszámítására vonatkozó rendelet helytelen végrehajtásából ered.

Gyakori még. hogy a rendeltetési állomások a fuvarköltségek utánszámítását és összegezését nem végzik el. Díjszabási és fuvarlevél felülvizsgáló csoportjaink előadói ellenőrzik és ha szükséges a helyszínen segítik a fuvardíj számfejtéssel foglalkozó dolgozókat.

Milyen intézkedések szükségesek a munka további javítására?

— Dolgozóink kérik, mi pedig helyesnek és indokoltnak tartanánk, az *Árudíjszabási Kilométermutató* IV. részének újbóli kiadását, a mai helyzetnek megfelelően. Ugyancsak türelmetlenül várják a tengelynyomások egyidejű feltüntetésével kiadásra kerülő térkép megjelenését.

Szükségesnek látszik a Közlekedési Közlönyök példányszámának emelése, valamint egyes díjszabási határozmányok helyes alkalmazására nézve kialakult álláspontoknak írásban történő kiadása az elszámolóhelyek részére — fejezte be nyilatkozatát *Herendi* elvtárs.

— in —

1919 1957 KISZ

Ifjúsági élet

Az ifjúsági tanácsadó bizottság terveiből

Bizonyára minden vasutas fiatal örömmel veszi a hírt, hogy szakszervezetünk anyagi támogatásával a nyár folyamán *a nógrádverőcei sátortáborban 600 vasutas fiatal töltheti szabadságát.* Az üdültetési költségekhez a fiataloknak napi 10 forinttal kell hozzájárulniok, amiért kitűnő ellátást, kényelmes elhelyezést, kulturális és sportolási lehetőséget kapnak.

Az első csoport június 3-án indul. A táborzárás szeptember 23-án lesz. Az idei az első esztendő, amikor vasutas fiatalok részére szervezett üdültetést tudunk biztosítani. Nem közömbös az sem, hogy mintegy *120 ipari tanuló is részesülhet üdülésben* napi 6 forintos térítés mellett.

A tanácsadó bizottság tervében szerepel a balatonkenesei vasutas üdülő parkjának rendezése és ugyanitt sátortábor létesítése. Mindkét feladat végrehajtása a vasutas fiatalokra vár. A bizottságnak az az elgondolása, hogy *április, május és június hónapokban hétvégi túrák keretében 30—40 fiatal önkéntesen vesz részt a munkálatokban.*

A cél kettős: egyrészt csökkenteni az üdülő létesítésére fordítandó költségeket, másrészt, hogy a fiatalok bebizonyítsák, hogy képesek áldozatvállalásra is. Bizonyára lesznek jelentkezők, hiszen a munka gyümölcsét az elkövetkezendő években a fiatalok fogják élvezni.

A munkában részvevők elszállásolásáról a szakszervezet gondoskodik, és alkalom nyílik arra is, hogy munka után a Balaton hullámaiban nyerjenek felüdülést a fiatalok.

Zászlót kapott a szakszervezettől a Vasút Gépészeti Technikum KISZ-szervezete

A Vasút Gépészeti Technikum diákjai és tanárai március 19-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében emlékeztek meg a Tanácsköztársaság megalakulásának évfordulójáról. A megnyitó és az ünnepi beszéd elhangzása után *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára szólt a diákokhoz, majd átadta a szakszervezet zászlaját a mártírhalált halt Hámán Kató nevét viselő technikum KISZ-szervezetének.

— *Ez a zászló arra kötelez benneteket, hogy még jobb eredményeket érjetek el a tanulásban. Becsüljétek meg vigyázzatok rá* — fejezte be rövid beszédét.

Ezután *Gyenge Kálmán*, a főosztály MSZMP bizottságának tagja és *Kiss Lajos*, a Keleti Fűtőház szakszervezeti bizottságának elnöke szalagot kötött a zászlóra.

A KISZ-szervezet és az iskola tanulói nevében *Borbély Mária* KISZ-titkár köszönte meg a zászlót. Utána sor került a kiszisták fogadalomtételére, majd *Zomborka István*, a VII. kerületi KISZ-bizottság munkatársa nyolc ifjú kommunistának adta át az új tagsági könyvet.

Végül a KISZ-ben végzett eredményes munkáért és a tanulásban elért eredményért nyolc tanuló könyvjutalomban részesült.

A választás sikeréért

A celldömölki fűtőház szakszervezeti bizottsága és tagsága szorgalmasan készül a küszöbön álló vezetőségválasztásra. A közelmúltban vezetőségi ülésen tárgyalták meg a munkatervet, amelyben pontosan megjelölték, hogy kinek mit kell tenni az előkészítés időszakában. Helyet kapott a munkatervben a választás tiszteletére indítandó ünnepi műszak is, amelyre május 23-a és június 6-a között kerül sor.

A szakszervezeti bizottság tagjai felvették a kapcsolatot a párt- és a KISZ-szervezettel, valamint a nőtanáccsal. Természetesen a bizalmiak is kiveszik a részüket az előkészítésből. Ők azt a feladatot kapták a vezetőségtől, hogy tanulmányozzák a dolgozók hangulatát és a közeljövőben bizalmi csoportértekezleten ismertessék a választás menetét.

A jelölőbizottságot taggyűlésen választjuk meg. A jelöltek népszerűsítésére a faliújságot és a hangos bemondót is igénybe vesszük. Ami pedig a beszámoló elkészítését illeti: a reszortfelelősöknek írásban kell eljuttatni az SZB-elnökhöz a feljegyzést eddigi munkájukról.

Kismihók Róbert,
Celldömölk

Könyvismertetés

Gadanecz Béla: A forradalom vezérkarában
Landler Jenő életéről

Egy küzdelmes élet valósághű ábrázolása. Egy olyan életé, amely az ifjúság éveitől a halál percéig az emberiség, elsősorban a vasutas dolgozók jobb életéért, szabadságáért való harccal, küzdelemmel telt el.

Landler Jenő nem volt vasutas. Mint fiatal ügyvéd, a vasutasok védőjeként tett országos hírnévre szert. S a tárgyalótermekből rövidesen eljutott a vasutasok szolgálati helyére, lakótelepére, a műhelyekbe, s állt élére a kenyérért, a jogért, a szabadságért folytatott sztrájkharcuknak.

Hosszú volt az útja a Szociáldemokrata Pártból a Kommunisták Magyarországi Pártjáig, az illegalitásig, a Vöröshadsereg főparancsnokságáig, az Államvasutak igazgatói tisztéig, de ez időszak mindennap előrelépés a marxista—leninista úton.

Emberiessége, tettei szinte legendaszerűen váltak ismertté a vasutasok körében. Gadanecz Béla könyve, amely hiteles dokumentumokkal igazolja Landler életútját, ha a teljességre törekvésben még kívánnivalót hagy is maga után, emléket állít Landlernek, az „Öregnek".

A Táncsics kiadásában megjelent könyvet minden vasutas dolgozónak el kell olvasnia.

Mészáros Ferenc: Fehér orgona

Fehér orgona . . . Mit rejthet magában ez a cím? Aki kezébe veszi a könyvet és ránéz a címlapra, bizonyára arra gondol, hogy fiatalokról, szerelemről szól! Nem! Egy asszonyt neveztek így, egy olyan asszonyt, aki szerette az életet a szabadságot, aki harcolt, tanított, szervezett és üzeneteket továbbított. Hámán Kató fedőneve volt az illegális mozgalomban.

Az alig 80 oldalas kis könyvecskéből bárki megismerheti Hámán Katót, s egyben arra is feleletet kap, kik kezdték egyengetni azt az utat, amelyen ma emelt fővel járunk.

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

13. számból: 106 781/1959. I/4. C. Jelentkezés állami nyelvvizsgákra.

14. számból: 106 724/1959. I/3. C. Tisztasági mozgalom és a tisztasági hónap megszervezése a vasút területén.

107 503/1959. I/4. C. Tájékoztató az egyetemi, főiskolai felvételire jelentkezés 1959. évi rendjéről az egyetemek, főiskolák nappali tagozatán.

15. számból: 529 021/1959. AI. C. A háztartási tüzelőanyagokból kiszolgáltatható mennyiségek.

HÍREK

Április – tisztasági hónap

A vasúton már hagyományossá vált, hogy áprilisban tisztasági hónapot szerveznek. Hasznos kezdeményezés ez annál is inkább, hogy a tél elmúltával visszamaradó szemét és hulladék, amely nemcsak a dolgozók egészségét veszélyezteti, hanem balesetek előidézője is lehet, még a meleg idő beállta előtt a szemétgyűjtőbe kerüljön.

A mozgalom kiterjed a vasút valamennyi szolgálati helyére, üzemére és intézményére. Éppen ezért célszerű, ha elsősorban igazgatóságon belül, a nagyobb szolgálati helyek között tisztasági versenyt szerveznek.

A tisztasági mozgalom a vasútnál nem lehet kampányszerű feladat. A szolgálati főnökök, a szakszervezeti bizottságok, a párt- és KISZ-szervezetek nem elégedhetnek meg azzal, hogy áprilisban tisztasági hónapot szervezünk. A tisztaság fokozása az év minden egyes hónapjában kötelező. Ezt a mozgalmat mielőbb tömegmozgalommá kell fejleszteni. Arra kell törekedni, hogy a tisztasági követelmények és a rend betartása valamennyi vasutas dolgozó vérévé váljon.

Mivel a tisztasági mozgalom a különféle fertőző betegségek megelőzését is szolgálja, a dolgozók egészségvédelme érdekében mozgalmi szerveink fogjanak össze és ki-ki a maga szolgálati helyén harcoljon a tisztaságért.

— **Jubileumi ünnepségre készül** a szegedi MÁV énekkar. 70 esztendős eredményes, harcos múlt van az énekkar mögött.

— **109,3 százalékra teljesítették** kocsikihasználási tervüket az egri vasútállomás dolgozói a Tanácsköztársaság kikiáltása 40. évfordulójának tiszteletére rendezett verseny során.

— **Jelentős számú könyvvel bővült a szombathelyi Ady Endre** népművelési otthon könyvtára. Tavaly 17 ezer forintot, az idén 15 ezer forintot fordítottak könyvtárfejlesztésre.

— **Versben, prózában, zenében** címmel március 28-án változatos műsort rendezett a celldömölki vasutas kultúrotthon.

— **Landler Jenőnek — az iskola névadójának** — szobrát március 21-én leplezték le Kőszegen a MÁV Nevelőintézetben. Az ünnepségen ismertették Landler Jenő életrajzát. A szobor a szülői munkaközösség ajándéka.

— **„Vonatáruház" a Szovjetunióban.** A Litván SZSZK-ban egy vonatszerelvényben áruházat rendeztek be, hogy a falusi lakosság kényelmesen juthasson olyan cikkekhez is, amelynek bevásárlására különben a városokba kellene utazania.

— **Ifjúsági akadémia indult a** celldömölki vasutas művelődési otthonban 50 hallgatóval. A 10 előadást filmvetítéssel összekötve tartják.

— **A munkás-hetijegyek árát 20 százalékkal emelték Belgiumban.** Öt százalékkal emelkedett a vasúti díjszabás is.

— **Készül az üdülési idény menetrendje.** A menetrendszerinti vonatokon kívül körülbelül 460 hétvégi kiránduló vonatot indít a MÁV, ötvennel többet a tavalyinál.

— **A nyugatnémet vasutaknak 630 millió márka deficitje volt** a múlt évében, annak ellenére, hogy a vasúti díjszabást tavaly 8,7—11,4 százalékkal emelték.

Kitüntetés

A Nemzetközi Nőnap alkalmával a művelődésügyi miniszter **Révay Gabriella** nevelőtanár (MÁV Nevelőintézet, Békéscsaba) és **Marton Anna** vezető óvónő (Budapesti Vasutigazgatóság napközi otthona) részére az Oktatásügy Kiváló Dolgozója, az egészségügyi miniszter **Kerekes Jánosné** egészségügyi előadó (MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet) részére az Egészségügy Kiváló Dolgozója kitüntetést adományozta.

A munkásakadémia sikere a Szombathelyi Járműjavítóban

1958. december első napjaiban történt. A Vas megyei párt- és szakszervezeti szervek néhány vezetője felkereste a Szombathelyi Járműjavító szakszervezeti bizottságát, ahol elmondották: *nagyon szeretnék, ha a járműjavítóban munkásakadémiát szerveznének.*

— Nem lesz könnyű feladat, de megkíséreljük — így vélekedett akkoriban *Kovács* elvtárs, a szakszervezeti bizottság elnöke.

80-112-164-192

A terv szerint 80 hallgatóra volt szükség ahhoz, hogy a munkásakadémia létrejöhessen. A szakszervezeti bizottság legnagyobb meglepetésére december végéig 112-en jelentkeztek.

Hogy miért számít ez meglepetésnek? Azért, mert korábban is rendeztek már előadásokat a járműjavító kultúrotthonában, ezeken azonban alig jöttek össze néhányan, pedig az előadásokat díjtalanul látogathatták a dolgozók, a munkásakadémia tandíja viszont 60 forint.

Nos, ha már a meglepetéseknél tartunk, hadd említsük meg, hogy az akadémia első előadásán, január 7-én a 112 jelentkezővel szemben 164, a másodikon pedig 192 dolgozó jelent meg. Erre senki sem számított. S ami még ennél is meglepőbb, a hallgatók mintegy 80 százaléka fizikai munkás, közülük nem egy vidékről jár be az üzembe. Az 56 éves *Takács Sándor* például *Porpácon, Poór Mátyás*, aki szintén túl van már az 50-en, *Kőszegen* lakik, mégis állandó látogatója az előadásoknak. *Kovács Sándor* tűzikovács feleségével, *Nagy László, Szűcs Aladár* és még sokan mások fiaikkal együtt tanulnak a munkásakadémián.

Kovács Lajos elvtárs szerint az érdeklődés titka elsősorban az, hogy sikerült felkelteni a dolgozók érdeklődését a tanulás iránt. Másrészt az előadások érdekesek, a TIT nagyon helyesen, jó előadókat jelölt ki az előadások megtartására.

Az akadémia január 7-én kezdődött. Azóta minden szerdán 4 órai kezdettel a járműjavító kultúrotthonában tartják meg az előadásokat. A hallgatók négy hónap alatt 19 foglalkozáson vesznek részt és 37 előadást hallanak az öt világrész földrajzáról, a magyar és szovjet szocialista irodalom nagyjairól, a Tanácsköztársaság íróiról, a mai világirodalom forradalmár íróiról, a magyar vasutak fejlesztésének távlatairól, a nagyüzemi mezőgazdaság lehetőségeiről, a magyar népgazdaság fejlődéséről, hogy csak néhány példát említsünk a tematika változatos anyagából.

A munkásakadémia május 9-én zárja kapuit. A hallgatók közül azok, akik 3 előadásnál többről nem hiányoznak, oklevelet kapnak. Az ünnepélyes évzárót a hallgatók és tanárok baráti estje követi majd.

A szerkesztőség üzeni

Dobó József, Eger; Rédei Béla, Kecskemét, Várnai László, Pécs, Szentgáli István, Gyöngyös; Dancs József, Tapolca; Eperjesi Ferenc, Pécs; dr. Horváth Károly, Budapest; Sziládi Sándor, Szeged. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Tótka Károly, Szeged; Adorján Árpád, Budapest; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Kiss Lajos, Alsóörs, Leiti Ferenc, Pécs. Leveleiket helyszűke miatt nem tudjuk közölni, de tartalmukra illetékesek figyelmét felhívtuk.

Várszegi György, Vecsés; Gergulás Gyula, Sztálinváros. Verseiket a szerkesztő bizottság nem találta közlésre alkalmasnak.

Liga József, Nagytétény; Turán Irén, Sashalom; Borka Sándor, Sztálinváros; Szabó Erzsébet, Szombathely, özv. Gusztos Lajosné, Kiskunhalas, Szűrös István, Recsk-Parádfürdő, Zs. Molnár Gyula, Mezőkövesd. Panaszaikat megvizsgáljuk.

Vasutas sportvezetők között Zamárdiban

A ragyogó tavaszi napsütésben, mint két óriási kék szem, úgy bámul egymásra az azurkék égbolt és a Balaton. A hőmérő higanyszála azonban hiába mutat 24 fokot, az üdülők még nem nyitották meg kapuikat, a magyar tenger partja még kihalt.

Azaz mégsem. A zamárdi vasutas üdülő egy hónappal a szakszervezeti bizottsági elnökök tanfolyama után újból benépesült. Persze ezúttal sem üdülővendégek tartózkodnak ott, hanem a közelmúltban megválasztott vasutas sportkörök elnökei és a területi bizottságok sportfelelősei. A sportosztály rendezett részükre három és fél napos tanfolyamot, hogy megismerkedhessenek azokkal a feladatokkal, amelyek ma sportvezetőink előtt állnak.

A többi között előadást hallottak a sportoktatásról, a sportolók szocialista nevelésének problémáiról, a tömegsport mozgalom kiszélesítéséről.

Az előadások után kötetlen vitára került sor. Azon a napon például, amikor látogatást tettünk a tanfolyamon, a tömegsportról és a sportoktatásról rendeztek vitát. A vita során kiderült, hogy nemcsak az új, hanem a régi sportvezetők között is akadnak olyanok, akik helytelenül értelmezik a tömegsportmozgalom célkitűzéseit és a sportoktatást illetően is helytelen nézeteik vannak.

A legtöbben a sportolók szakmai, erkölcsi és politikai nevelését értették a sportoktatás meghatározás alatt, pedig köztudomású, hogy a sportkörök által megrendezésre kerülő különféle versenyek, bajnokságok kiírását, előkészítését és lebonyolítását kell e meghatározás alatt érteni. A sportolók szocialista nevelése mindennapos feladata a sportkör, a szakosztályok vezetőinek és edzőinek.

A viták színetében több sportvezetővel beszélgettünk. Egyöntetű volt a vélemény: bár rövid a tanfolyam, de hasznos. Hasznos, mert mint a fenti példák is bizonyítják, egy sor vitás kérdés tisztázódott, s még ennél is több jótanácsot kaptak sportvezetőink a feladatok elvégzéséhez.

SPORTHÍREK

Mezei futóversenyt rendezett az Északi Járműjavítóban a dolgozók részére a Törekvés vezetősége. A versenyen 96 dolgozó vett részt.

Két mérkőzésből álló lengyelországi turára utazott a BVSC labdarúgó csapata. Az együttes Torunban és Szczecinben lép pályára. A turán 16 játékos vesz részt.

Tehetséges ökölvívó bontogatja szárnyait a Székesfehérvári MÁV ökölvívó szakosztályában. Az ifjúsági korban levő Simon az Énekes István emlékverseny után harmatsúlyban az országos ifjúsági bajnokságot is megnyerte. Gratulálunk az ujdonsült bajnoknak.

Asztalitenisz és sakk bajnokságot írtak ki a Gyöngyösi Kötőgyárban április 4-e tiszteletére. Asztaliteniszben 27, sakkban 30 dolgozó mérte össze tudását.

Férfi egyéni és páros asztalitenisz versenyt rendeztek a Tanácsköztársaság megalakulásának 40 éves évfordulója tiszteletére a Ferencvárosi VSK Péczeli úti tornatermében. Egyéniben Mészáros (MÁV Magasép. Főn.), párosban a Molnár—Korent páros (Északi Jj.) szerezte meg a győzelmet.

Március 22-én bonyolították le az országos vasutas mezei futóbajnokságot. Orvendetes a serdülő számokban a makói és a pécsi versenyzők, míg felnőtteknél a hosszútávon a békéscsabaiak szerepelése.

Összpontversenyben: 1. Törekvés 97. 2. Makói VSE 59, 3. BVSC 55, 4. Békéscsabai MÁV 41, 5. Pécsi VSK 36 ponttal.

Lakáscsere

— **Sürgősen elcserélném** Bp., VII. kerületben levő, Majakovszkij utcai, nagyméretű, szoba-konyhás, fürdőszoba, kamra, ipari áramos, jövedelmező MÁV házfelügyelőségemet hasonló budapesti főbérletiért, I—II. emeletig (lehet kertes is), nem szolgálati lakásra! Érdeklődni lehet mindennap du. 5—7-ig, a 211—334-es telefonon.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur utca 41
Telefon: 424—184. Üzemi 24—41. 38—00
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály

ITT A TAVASZ

— *Tessék jól vigyázni, nagytakarítás van!*

Tavasz tilndér: Mondja, nem lehetne még jobban takarékoskodni a szénnel?

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. ÁPRILIS 16.

„Ez a hatalmas energiájú ember, aki nagyon szerette a természetet és a gyerekeket, ez az éles humorú és a társalgásban közvetlen ember, aki amellett impulzív is tudott lenni, ez a temperamentumos ember, aki azonban temperamentumát mindig törhetetlen akarattal, és férfiasan tartotta féken, ez az ember, akiben a lángész minden ismérve egyesült, de a lángelméknek tulajdonított affektálás nélkül, aki tudott szerteni, s akit határtalanul szerettek — ez az ember új korszakot nyitott meg az emberiség történetében; egyszemélyben filozófus és népvezér is volt; mint a tömegek vezére szerette a tömegeket, s éppen azért, mert szerette a tömegeket, gyülölte a képmutatást, a sokaknak kevesek által való kegyetlen kizsákmányolását és elnyomását."

Ralph Fox
(„Lenin életrajza" 1933.)

A vasutasok válaszolnak

Az MSZMP március 6-i határozata nagy visszhangra talált a vasutasok körében is. Megértették, hogy a határozat megvalósítása, a szocializmus építésének meggyorsítása nemcsak a kommunisták feladata és érdeke, hanem az egész dolgozó népé. Azt is világosan látják, hogy a vasúti szállítást csak úgy lehet gazdaságosabbá, jobbá tenni, ha a vasutasok egységesen, párttagok és pártonkívüliek egyaránt munkálkodnak ezen, ha javaslataikkal, a munka jobb megszervezésével, fegyelmezett, utasítás szerint végzett munkával, alkotó módon segítik a tervek teljesítését.

A vasutasok ezrei röpgyüléseken, termelési tanácskozásokon úgy döntöttek, hogy részt kérnek és részt vállalnak a párthatározat végrehajtásából. A nagy érdeklődés mellett lefolyt tanácskozásokon a dolgozók kifejezésre juttatták, hogy a párt célkitűzéseit reálisnak, megvalósíthatónak tartják.

A pártkongresszus tiszteletére tett munkavállalások azt bizonyítják, hogy a vasutasok megértették: *a termelés mennyiségének növelése csak ott lehet a verseny célja, ahol a szükséges anyag- és értékesítési lehetőség biztosított.* Számtalan lehetőség van a gazdaságosabb szállításra, a minőség javítására, a műszaki színvonal emelésére, az építkezéseken az átadási határidők előrehozatalára.

Ezért a legtöbb felajánlás — nagyon helyesen — arra irányul, hogy a többletterméket a vasút gyorsan, menetrend szerint, gazdaságosan juttassa el rendeltetési helyére.

A bontakozó munkaverseny-mozgalom — amelyben a dolgozók ezrei saját elhatározásukból vesznek részt — mindennél ékesebben bizonyítja, hogy a vasutasok bizalommal vannak a párt és a kormány iránt.

Egyes jelek azonban arra figyelmeztetnek, hogy továbbra is szükség van a politikai felvilágosító munkára. Akadnak még kétkedők, akik technikai elmaradottságra hivatkozva arról beszélnek, hogy a vasúton már nem lehet jobb eredményeket elérni. Ezek nem akarják észrevenni fejlődésünket, szemet hunynak az 1958. év nagyszerű szállítási és gazdasági sikerei felett, lebecsülik a vasutasok erejét, kezdeményező készségét.

Alig egy hónap telt el a Központi Bizottság határozata óta és a legtöbb szolgálati helyen a dolgozók bevonásával elkészültek a kongresszusi felajánlások. A munka dandárja azonban most következik. Szakszervezeti bizottságaink meggyőzéssel, a verseny nyilvánosságának biztosításával, a dolgozók ügyesbajos dolgaival való fokozottabb törődéssel segítsék a verseny sikerét, s az ezzel egy időben folyó alapszervezeti választásokat!

A ferencvárosi fűtőház

dolgozói ebben az esztendőben 3 283 200 forintot akarnak megtakarítani. A mozdonyvezetők és fűtők vállalták, hogy 1959-ben a tervezettnél 12 000 tonna szénnel kevesebbet használnak fel. Megfogadták, hogy zöld út biztosítása mellett minden vonatot menetrend szerint továbbítanak akkor is, ha 20—25%-os túlterheléssel közlekednek.

A mozdonyjavító dolgozói fehér fémből az év végéig 720 kg-t takarítanak meg. A szolgálati hely dolgozói színesfém-hulladékból 156 kg-ot adnak vissza a népgazdaságnak.

A Debreceni Járműjavítóban

rendkívüli termelési tanácskozáson határozták el a dolgozók a hároméves terv idő előtti befejezését. Ennek érdekében a mozdonyosztály 516 000, a kocsiosztály 1 107 300 a karbantartó osztály 50 000 forint értékű többteljesítést vállalt. A megmunkáló osztály tagjai megfogadták, hogy gyártmányaikkal hozzásegítik a társosztályokat tervük túlteljesítéséhez.

Rákosrendező állomáson

is örömmel és megértéssel fogadták a párt határozatát. A megjelölt gyakorlati tennivalókat időszerűnek, reálisnak és megvalósíthatónak tartják. Úgy döntöttek, hogy a technológiai folyamatok összehangolásával, a munka ésszerű szervezésével az idén 2 578 392 forintot takarítanak meg.

Figyelembe vették, hogy a megnövekedett szállítási feladatokat jóformán az 1958. évi kocsiparkkal kell lebonyolítani. Ezért vállalták, hogy az 1958. évi 12,5 órás átlagos kocsitartózkodást 12 órára csökkentik. Az idegen kocsik tartózkodási idejét a tavalyihoz viszonyítva kocsinként évi átlagban öt órával csökkentik.

A kiskunhalasi pályafenntartás

munkásai és műszaki vezetői a munka minőségének megjavítását és a takarékosságot tűzték ki célul. Többek között vállalták, hogy az egy vkm-re eső hibapontot a jelenlegi 26,5-ről 22-re csökkentik. Az 1959. évi különhiteles munkáknál 2%, az anyaggazdálkodásnál a kiadott forgóalappal szemben negyedévenként 5% megtakarítást vállaltak.

A Déli pályaudvar műszaki kocsiszolgálatának dolgozói

a pártkongresszus tiszteletére a termelékenységi mutatót az elmúlt évhez viszonyítva 5%-kal növelik, jó minőségű munka mellett. Egész évben élüzem szint felett dolgoznak. Minden nevezetes ünnep előtt egyhetes ünnepi műszakot tartanak.

A miskolci csomóponton

is mind szélesebb körben bontakozik ki a szocialista munkaverseny és máris nagyszerű eredményekről számolhatnak be. *Miskolc személypályaudvaron* április elsején a személyvonatok 100%-a, a tehervonatok 83%-a közlekedett menetrend szerint. *Diósgyőr állomáson* valamennyi vonat — a tehervonatok is — menetrend szerint közlekednek, bizonyítva, hogy a téren is lehet kimagasló eredményeket elérni. *Miskolc-Gömörin* a kocsimozgatást 106,7, a kocsitartózkodási tervet 106, a vonatok menetrend szerinti indítási tervét 105%-ra teljesítik.

A kongresszusi verseny során

a miskolci fűtőházban

Kiss Ferdinánd mozdonylakatos brigádja a háromnapos gépjavítási munkát két nap alatt végezte el. *Bénó Zoltán* kocsilakatos brigádja a nyolcórás részlegvizsgát hat óra alatt befejezte. *Kiss Mária* kocsitakarító brigádja a kiszabott napi munkáján felül egy tizennégy kocsiból álló szerelvény takarítását végezte el.

A pécsi igazgatóság

tervosztályának beruházási és felújítási csoportja úgy határozott, hogy a kongresszus tiszteletére az 1959. évi beruházási tervet határidő előtt, november 30-ig teljesítik. Az önköltséget 2,5%-kal csökkentik, a munka termelékenységét 5%-kal növelik. *A komlói vasutasok* többek között vállalták, hogy a tehervonatok menetrendszerűségénél az igazgatóság tervét 5%-kal túlteljesítik.

Szeged állomás

vasutasai is a tőlük megszokott lendülettel kezdték meg a kongresszusi versenyt. Átlagos terveljesítésük 102,4%. *Szeged rendező pályaudvaron Herpai László* forgalmi szolgálattevő brigádja, míg *Szeged személypályaudvaron Engi József* brigádja került az élre a verseny első szakaszában, március 21-re.

A nyolcszoros élüzem

Budapesti Rakodási Főnökség

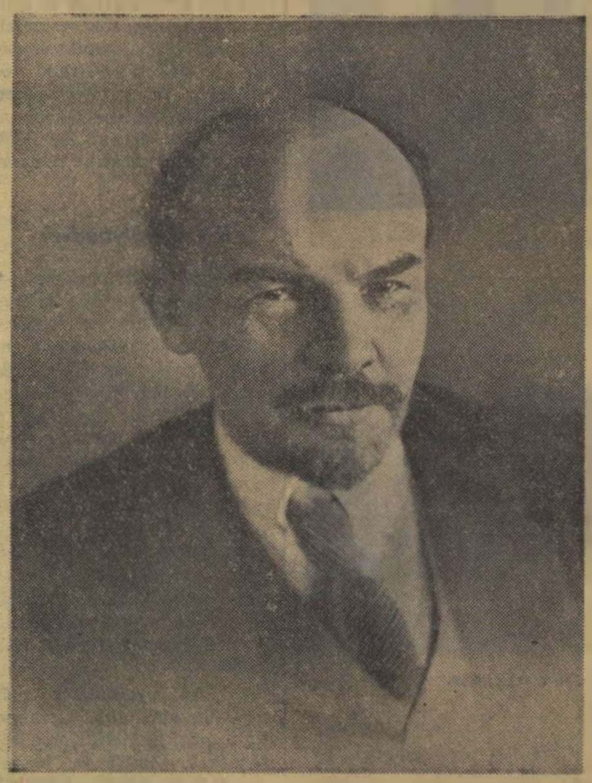
dolgozói is nagyszerű munkateljesítménnyel köszöntötték hazánk felszabadulásának ünnepét. Azt vállalták, hogy márciusban egy óra alatt 27 métermázsa súlyt mozdítanak, és 32,53 q-t teljesítettek. Az egy q bérköltségét 38 fillérre vállalták, és 32,92 fillérre csökkentették.

A pusztavámiak a balinkai vasutasokkal szeretnének vetélkedni: melyikük szállítja el gyorsabban, pontosabban, gazdaságosabban a bányákban termelt többletszenet.

Pénzes Lajos és Szollár László váltóőrök Bp. Angyalföld állomás példamutató dolgozói. Képünkön egy munkaművelet leggazdaságosabb végrehajtását beszélik meg.

(Kovács Géza felv.)

Lenin ügye legyőzhetetlen



Nyolcvankilenc évvel ezelőtt, 1870. április 22-én született Vlagyimir Iljics Lenin, Marx és Engels ügyének folytatója, a világ dolgozóinak nagy tanítója, a nemzetközi forradalmi munkásmozgalom vezéralakja.

Élete és tevékenysége összeolvad a hősies bolsevik párt tevékenységével, melynek ő volt a megteremtője. Az imperialista korszak kiélezett osztályharcaiban, a háborúk és forradalmi megrázkódtatások korszakában az ő vezetésével aratott győzelmet a Nagy Októberi Szocialista Forradalom, jött létre százmilliók reménysége és támasza: a Szovjetunió.

Neve, tanítása a haladó emberiség harci zászlaja lett. A Leninre való emlékezés az emberiség szebb jövőjébe, a szocializmus, a kommunizmus győzelmébe vetett hitünket szilárdítja meg. Erőt ad ahhoz a harchoz, amelyet pártunk vezetésével e magasztos célok elérésért folytatunk.

Lenin megvédte a marxizmus tanításait a munkásosztály ellenségeinek támadásával szemben, alkotó módon alkalmazta, új tételekkel gazdagította.

Nemcsak elvileg bizonyította be az újtípusú marxista párt szükségességét, hanem ezt a pártot megteremtette és győzelemre vitte. Azt tanította, hogy a párt egysége és összeforrottsága, a párt tagságának vasfegyelme, amely a kommunisták öntudatán, a forradalom iránti odaadáson alapul, a legfontosabb feltétele annak, hogy sikeresen harcoljon a munkásosztály ügyéért, a szocializmus, a kommunizmus győzelméért.

Azt, hogy a felszabadulás után, s az ellenforradalmi zűrzavart követően a párt vezetésével a nehézségeket le tudtuk küzdeni és ma a szocializmus építésének útján járunk, annak köszönhetjük, hogy pártunk hű maradt a nagy Lenin tanításához. A leninni tanítások gyakorlatba való átültetésének tapasztalatai felmérhetetlen segítséget jelentenek valamennyi szocializmust építő ország, tehát a mi számunkra is.

Lenin azt tanította, hogy a szocializmus felépítésének egyedüli szilárd alapja a nehézipar sokoldalú fejlesztése. Csak a nehézipar elsődlegessége biztosíthatja a többi iparág, a közlekedés, a mezőgazdaság fokozatos fejlődését, a népjólét fejlődésének anyagi alapját, az ország honvédelmi képessége fejlesztésének előfeltételeit.

Lenin tudományosan bebizonyította, hogy a szocializmus felépítéséhez az ipar fejlesztése mellett a mezőgazdaság szocialista átalakítása, fejlett nagyüzemi, szocialista mezőgazdaság létrehozása is elengedhetetlen. Meghatározta a munkásosztály és a parasztság szövetségének, a szocialista ipar és a paraszti gazdaság összefogásának formáit, tervet készített a parasztság zömének a szövetkezetek révén a szocializmus építésébe való fokozatos bevonására.

Lenin a béke ügyének elvi védelmezője és tántoríthatatlan harcosa volt. A szovjet hatalomnak első szava a béke volt. Napjainkban, amikor új világháború kirobbantására törekszenek az imperialisták, a szovjet kormány, a szovjet nép a világ valamennyi békeszerető népének rokonszenvétől, támogatásától kísérve, Lenin útmutatásainak megfelelően tántoríthatatlanul harcol a béke megőrzéséért.

Pártunk, a Magyar Szocialista Munkáspárt eredményeinek, népszerűségének, tömegkapcsolatának alapja, hogy mindenkor hű maradt a leninizmus eszméjéhez. Ezért követik milliók a szavát, ezért bontakozik ki egyre terebélyesebben, egyre erőteljesebben a párt közelgő kongresszusára meghirdetett munkaverseny.

Lenin nagyságát az idő csak emeli. Emléke ott él a világ dolgozóinak szívében és gondolatában. Neve lángoló felhívás: kíméletlen harcra az elnyomók ellen, harcra a szabad, boldog életért, a szocializmusért, a kommunizmusért.

Így készülnek a szegediek a választásra

A jelenlegi időszakban a szegedi területi bizottság legfontosabb teendőjének a szakszervezeti választások jó előkészítését és lebonyolítását tekinti, összekapcsolva ezt a kongresszusi verseny segítésével. A feladatokat részletes munkatervben határozták meg.

A munkatervet értekezleten megvitatták, amelyre meghívták a függetlenített SZB-elnököket is.

A tanácskozáson 5 tagú operatív bizottságot választottak, amely közvetlenül összefogja ezt a fontos munkát. Ugyanakkor minden munkatárs felelős azért, hogy a választások a szakszervezeti munka további javulását, a szakszervezeti demokrácia szélesedését szolgálják. *A munkáról a csomóponti pártbizottságok titkárait is tájékoztatták és kérték a pártszervezetek segítségét.* A választmányi tagok és a társadalmi aktívák között felosztották a területet.

A választások sikerét nagyban segíti, hogy a szakszervezeti bizottságok jelentős része biztosítja a munka nyilvánosságát. Faliújságon, különböző tanácskozásokon, a bizalmiak útján ismertetik a szervezett munkások jogait és kötelességeit, a választások politikai jelentőségét.

A dolgozók körében nagy tetszést aratott, hogy az SZB-választások előtt megválasztják a jelölőbizottságokat. Így a jelölőbizottságnak elég ideje van ahhoz, hogy meghallgassa a dolgozók véleményét, a jelölésnél figyelembe vegyék javaslataikat. Egyszóval valóban olyanok kerüljenek a szakszervezeti bizottságokba, akikben megbíznak, s akik képesek erre a felelősségteljes munkára és szívesen vállalják is azt.

A választások előkészítésével egyidőben folynak a termelési tanácskozások, ahol a vasutasok javaslatokat, vállalásokat tesznek a kongresszusi verseny sikere érdekében. A tanácskozásokon részt vesznek a csomóponti pártbizottságok tagjai, a területi bizottság munkatársai, az igazgatóság képviselői.

Szeged állomáson a vonatkísérők termelési tanácskozásán részt vett és felszólalt a Csongrád megyei SZMT elnöke, *Juhász* elvtárs. Sok fontos problémára adott kielégítő választ, jelezve, hogy a szakszervezeti vezetők tájékozottak a dolgozókat érintő kérdésekről és szívesen foglalkoznak azokkal.

Segítsége jó hatást gyakorolt a jelenlévőkre és így minden bizonnyal nemcsak a kongresszusi verseny előbbrevitelét segítette, de megkönnyítette a választás politikai előkészítését is.

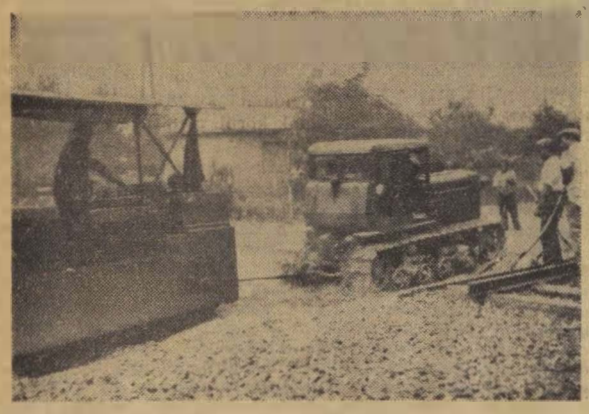
Tótka Károly
Szeged

Hosszúsinesítés egyvágányú pályán

1958-ban a Celldömölki Építési Főnökség nem mindennapi feladatot kapott. Hazánkban elsőként kellett megoldania egyvágányú pályán hézagnélküli felépítmény létesítését Ajka és Devecser között. Ezt a kísérleti jellegű építést jóformán a hagyományos vágányzár feltételek mellett oldották meg, eredményesen. A munka tovább folyik, jelenleg a Devecsertől Somlóvásárhelyig terjedő szakaszon. Felvételeink erről az építkezésről készültek.

Thermogén hegesztés.

Magasságok áthozása a terítéshez.



A lánctalpas vontató kisegíti a hengert.

16 éves diák nyolc ütközetben

Fábián Tibor felügyelő, a BVKH főelőadója 16 éves volt, amikor megalakult a Tanácsköztársaság. A pelyhesállú aradi gimnazista, aki mozdonyvezető édesapjától gyakran hallott a kommunistákról, s azokról a változásokról, amelyek a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* győzelmével *Szovjet-Oroszországban* végbementek, elhatározta, hogy az idősebbek példáját követve ő is részt vesz a proletárhatalom védelmében.

Kezdetben barátaival együtt *Aradon* tevékenykedett. A román intervenciósok betörése után azonban hét iskolatársával megszökött a városból. Hogy mi történt ezután? Arról talán beszéljen maga Fábián elvtárs.

— *Aradról Békéscsabára* mentünk. Megérkezésünk után azonnal jelentkeztünk a Vörös Hadsereg *Békéscsabán* állomásozó 6. hadosztályánál. Még aznap megkaptuk a beosztásunkat. Mind a nyolcunkat a hadosztály vörös rohamzászlóaljának *aradi* különítményébe osztottak be.

Néhány napos kiképzés után *Békéscsaba* alatt vetettek be bennünket a románok ellen. A háromszoros túlerővel támadó román csapatokat *Zilahig* vetettük vissza. Olyan mélyen beékelődtünk az ellenség vonalába, hogy mire eszünkbe jutott: ebből baj származhat, már bekerítettek bennünket.

— *No, most mi lesz velünk?* — kérdezgettük egymástól.

— *Mi lenne zöldfülűek. Kitörünk és kész* — válaszolta egy idősebb vöröskatona. — *A golyószórókkal oldalba kapjuk a románokat és visszavonulunk.*

Így is történt. Hat golyószóróval tüzet nyitottunk a románokra. Váratlanul érhette őket a támadás, mert azt sem tudták merre meneküljenek. Mi pedig kihasználva az alkalmat, gyorsan visszavonultunk.

Nyolc ütközetben vettem részt, míg ugyancsak *Zilah* alatt román fogságba estünk. Mivel őrizetünkre nem nagy gondot fordítottak, megszöktünk és faluról falura bújdosva hazamentünk Aradra, ahol hamarosan megalakítottuk az *Ifjú Magyar Kommunisták Szövetségét*. Szövetségünk illegálisan működött. — 1921-ben — ekkor már 86 taggal rendelkeztünk — valaki besúgott bennünket a román hatóságoknak, akiknek sikerült velem együtt mintegy 60 ifit letartóztatni. Előbb büntetőtáborba, majd onnan a *szebeni* sóbányákba kerültünk.

A sóbányából 18 hónapi kényszermunka után engedtek haza. Mondanom sem kell, hogy Aradon elhelyezkedni nem tudtam. Még fizikai munkára sem vettek fel. Mivel a semmittevésből nem lehetett megélni, jobbnak láttam kereket oldani. 1925. október 6-án átszöktem a határon Magyarországra...

A 22 éves Fábián Tibor, az egykori vöröskatona, akinek érettségi volt a kezében, „őrült", hogy Horthyék Magyarországán pályamunkásként dolgozhatott a MÁV-nál.

Tisztasági őrjárat a budapesti személypályaudvarokon

A napokban meglátogattuk a budapesti személypályaudvarokat. Látogatásunk célja az volt, hogy — az utazóközönség „szemüvegén" — megnézzük: *tiszták-e a várótermek, a söntések, a peronok.*

Nyugati pályaudvar

A kora délutáni órákban indultunk őrjáratunk első állomására, a Nyugati pályaudvarra. Ilyenkor még kevés az utas. Helyesen, ezt az alkalmat használják fel a takarításra. Ottjártunkkor éppen a csarnokban szorgoskodtak. A várótermek kivételével — ahol az utasok elég sok szemetet, ételmaradékot, papírhulladékot „termeltek" — rend és tisztaság. A várótermekben gyakrabban kellene takarítani és az sem ártana, ha több szemétgyűjtő kosarat helyeznének el.

Keleti pályaudvar

Délutáni csúcsforgalom. A hangosbemondó szinte szünet nélkül tájékoztat. A várótermekben, a folyosókon és a peronon a nagy forgalom ellenére is tisztaság. Pedig az utasok nem sokat törődnek a vasút tisztasági mozgalmával. A szemétgyűjtő helyett szívesebben dobják a pad alá a hulladékot, s a vonatablakokból is ki-ki csúszik egy-egy összegyűrt papírszelet. A Keletiben azonban a nyeles lapáttal és seprűvel felszerelt takarítók állandóan cirkálnak, nyomban összegyűjtik a hulladékot.

A külső vágányokon már nem tapasztalható ugyanez. Ott a papírhulladék mellett féktuskók, tömlők is hevernek a sínek között. Nagyobb gondot lehetne fordítani a WC-k tisztántartására is.

Déli pályaudvar

Az indulási oldal peronját éppen tatarozzák. Ilyenkor elkerülhetetlen a por, a törmelék. Ezt azonban a munka befejezése után mindennap összetakarítják. A váróterem kivételével az indulási és érkezési oldal helyiségei tiszták. A várótermet, ahol a büfé miatt sok utas megfordul, többször is meglátogathatná a takarító személyzet.

Az is feltűnt a Déli pályaudvaron, hogy a vágányok közti peronok elhanyagoltak. Az I. II. és a III. IV. vágány között több helyen tócsákban áll a víz, nagy a sár. Még a nyári forgalom előtt ráférne a javítás.

Budapest—Kelenföld

A pályaudvar méreteihez képest óriási forgalmat bonyolít le, különösen a reggeli és az esti órákban. A vágányok közti peronok tiszták, gondozottak. Annál elhanyagoltabb a váróterem és a jegyváltó csarnok. Mint mondják, ennek az az oka, hogy kevés a takarító személyzet, a kapusoknak pedig a nagy forgalom miatt elég a peront és a vágányok környékét rendben tartani.

A négy pályaudvar közül a kelenföldit találtuk a legelhanyagoltabb állapotban. A problémák megoldásán azonban a közönség nevelésével is lehetne segíteni. Kelenföldön is van hangosbemondó. Azt azonban sem most, sem máskor nem hallottuk, hogy felhívták volna az utazóközönség figyelmét az állomás tisztaságának, rendjének megőrzésére.

Ez a megállapítás a többi pályaudvarra is vonatkozik. Meglepő az is, hogy bár április tisztasági hónap a vasútnál — egyetlen olyan plakátot sem láttunk a négy pályaudvaron, amely felhívná az utazóközönséget a fokozott tisztaságra.

Az igazgatóságok egymás közti versenye

Az 1959 január és február havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és %-ban kifejezett teljesítménye a következőképpen alakult:

Január

1. Pécs	*85,42%*
2. Szombathely	*82,92%*
3. Miskolc	*81,25%*
4. Budapest	*70,83%*
5. Debrecen	*67,50%*
6. Szeged	*48,33%*

Február

1. Pécs	*93,92%*
2. Budapest	*92,08%*
3. Debrecen	*87,08%*
4. Szombathely	*82,50%*
5. Miskolc	*77,50%*
6. Szeged	*55,83%*

(Megjegyzés: a %-ok az összteljesítményt jelzik ha az elérhető legjobb eredményt 100%-nak vesszük.)

A legjobb üzemi konyha

A múlt év októberében a szakszervezet központjában országos konyhavezetői értekezleten határozták el, hogy a jó minőségű élelmezés és a nyersanyag forintnormatívák betartása érdekében versenyt indítanak az üzemi konyhák között.

90 konyha dolgozói vetélkedtek az első helyért, no meg a 6000 forint jutalomért. A verseny feltételei között szerepelt pl. a változatos étrend, kiváló minőség, az egészségügyi szabályok betartása.

A versenyben az első helyet Pécs állomás üzemi konyhája szerezte meg. Dicséret illeti *Jávor Mihály* konyhafőnököt és *Berta Istvánné* főszakácsnőt, akik fáradságot nem ismerve munkálkodnak azon, hogy a dolgozók a lehető legjobb ellátásban részesüljenek.

A jó hír hallatára vasutasaink örömmel köszöntötték a konyha dolgozóit.

Leiti Ferenc
Pécs

Szocialista verseny Rusovce és Hegyeshalom állomás dolgozói között

Számos határállomás után a közelmúltban *Hegyeshalom* és *Rusovce* állomás dolgozói is határforgalmi versenyt kezdeményeztek.

A versenyszerződések rögzítése előtt a két állomás vezetői és dolgozói tanulmányozták a munka megjavításának lehetőségeit. A szakszervezet kezdeményezésére termelési tanácskozáson vitatták meg a javaslatokat.

A szerződés megkötése előtt kéthónapos próbaversenyt rendeztek. Már ez is sikerrel járt. Mindkét állomáson javult a menetrendszerűség, jelentősen lerövidült a számadás kezelések és a vonatátadások ideje, javult a dolgozók kapcsolata.

A szerződést a hegyeshalmiak az MSZMP kongresszusára való felkészülés, Rusovce álomás dolgozói a csehszlovák szakszervezetek kongresszusának tiszteletére indított verseny jegyében március 21-én kötötték meg. *Célkitűzés: a tehervonatok menetrendszerű közlekedésének megjavítása, a fuvarokmányok időbeni feldolgozása és átadása, valamint a műszaki és kereskedelmi hiányosságok csökkentése.*

A verseny értékelése negyedévenként történik. A győztes állomás elnyeri a budapesti és bratislavai területi bizottság és igazgatóság vörös vándorzászlaját a vele járó pénzjutalommal.

Banka József

KÖSZÖNET

Az ócsai vasútállomás dolgozói az alábbi levelet kapták:

„Most, a tél elmúltával engedjék meg, hogy az utazóközönség nevében köszönetemet és elismerésemet fejezzem ki azért a gondoskodásért, amelyben minket a zord hideg idő alatt részesítettek. Igazán jóleső érzés fogta el az utasokat, amikor már hajnalban is kellemes meleg váróterem fogadta őket. Figyelmességük egyúttal igen hasznos népnevelő munka is volt, mert növelte a vasutasok iránt érzett megbecsülést és szeretetet.

Kívánunk további jó munkát a vasutas elvtársaknak."

Török János
Ócsa

Pályázati felhívás

A szakszervezet kultúrnevelési osztálya a IX. vasutasnap alkalmából Budapesten ismét megrendezi az Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást. A kiállításon képzőművészeti köreink tagjai, tényleges vasutasok, nyugdíjasok és családtagjaik vehetnek részt, maguk készítette festményekkel, grafikai munkával, szobrokkal és domborművekkel. A műveket 1959. július 25-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához (Bp., VIII., Népszínház u. 29.)

A szocialista, realista képzőművészet fejlesztése érdekében a szakszervezet elnöksége pályázatot hirdet:

a) a vasutas dolgozók mai életét bemutató festményekre, szobrokra, grafikai művekre;

b) szabadon választott témakörben festmények, grafikai, szobrászati és más ipar-, népművészeti alkotásokra.

A pályázati és a kiállítás célja: bemutatni a vasutas öntevékeny művészek legjobb alkotásait. Tovább erősíteni a képzőművészeti körök munkáját és széles körben kutatni az új tehetségeket, fejleszteni dolgozóink képzőművészet iránti érdeklődését, hozzáértését. A kiállításon részt vehet minden vasutas dolgozó és családtagja, függetlenül attól, hogy tagja-e valamely képzőművészeti körnek, vagy sem.

A kiállításra beküldött alkotásokat neves képzőművészekből álló bizottság fogja elbírálni.

A kiállítás pályadíjai:

Amatőrmunkáknál, festészetben:	I. díj:	1000 Ft
	II. díj:	800 Ft
	III. díj:	600 Ft
szobrászatban:	I. díj:	1000 Ft
	II. díj:	800 Ft
	III. díj:	600 Ft
grafikában:	I. díj:	800 Ft
	II. díj:	600 Ft
Hivatásos művészeknél festészetben:	I. díj:	1000 Ft
	II. díj:	800 Ft
szobrászatban:	I. díj:	1000 Ft
	II. díj:	800 Ft
Ifjúsági munkák díjai:	I. díj:	200 Ft-nak megfelelő tárgyi jutalom.
	II. díj:	150 Ft-nak megfelelő tárgyi jutalom.
	III. díj:	100 Ft-nak megfelelő tárgyi jutalom.

A Vasutasok Szakszervezetének kultúrnevelési osztálya

Az új nyugdíjtörvény egyes pontjainak ismertetése

Az árvaellátás összege

Az árvaellátás összege árvánként az özvegyi nyujdíj 50 százaléka, de legalább 175 forint, annak az árvának pedig, akinek mindkét szülője meghalt, az özvegyi nyugdíj 100 százaléka, de legalább 250 forint.

Azt az árvát, akinek életben levő szülője rokkant, az árvaellátás szempontjából szülőtlen árvának kell tekinteni.

Az árvaellátás szempontjából szülőtlen árvának kell tekinteni azt az árvát is, akit életben levő szülője elhagyott és róla nem gondoskodik. Az árvaellátás és szülőtlen árva részére járó árvaellátás közötti különbözetet a szülőtől be kell hajtani, ha gyermekének eltartására képes.

Ha az árvaellátásra jogosult mostohagyermek után a vérszerinti szülő tartásdíjat fizet, ezt az árvaellátásba be kell számítani. Ha a tartásdíj összege több, mint az árvaellátás, az árvaellátás folyósítását szüneteltetni kell.

Szülői nyugdíj

Szülői nyugdíj jár a rokkantsági nyugdíjhoz szükséges szolgálati idő megszerzése után, vagy üzemi baleset, illetőleg foglalkozási betegség következtében meghalt dolgozó, továbbá a meghalt nyugdíjas szülőjének, valamint nagyszülőjének abban az esetben, ha őt a dolgozó, vagy nyugdíjas halálát megelőzően egy éven át egészen, vagy túlnyomó részben eltartotta és tartásra köteles és képes hozzátartozója nincs.

A szülői nyugdíj a szülő, illetőleg a nagyszülő rokkantságának tartamára jár.

A szülői nyugdíj összege azonos az özvegyi nyugdíj összegével. Ha több szülő, illetőleg nagyszülő jogosult nyugdíjra, a szülői nyugdíj a jogosultakat egyenlő arányban illeti meg.

Az ellátások összefüggése

Az özvegyi nyugdíj, az árvaellátás és a szülői nyugdíj együttes összege nem haladhatja meg az özvegyi nyugdíj kiszámításánál alapul vett nyugdíj 125 százalékát és nem lehet több 3500 forintnál.

Ha a hozzátartozók nyugellátásának együttes összege a fentebb említett 125 százalékos értékhatárt meghaladná, a nyugellátásokat — az özvegyi nyugdíj kivételével — arányosan csökkenteni kell. Ha azonban az árvaellátás ennek következtében a 175 forintot, illetőleg szülőtlen árva esetében a 250 forintot nem éri el, az árvák részére ezt az összeget kell megállapítani.

Családi pótlék

Családi pótlék a nyugdíjas gyermeke, mostohagyermeke, örökbefogadott gyermeke, nevelt gyermeke, testvére és unokája után a munkaviszonyban álló dolgozók családi pótlékára vonatkozó feltételekkel és összegben illeti meg.

Családi pótlék arra a hónapra jár, amelyre a nyugdíjat egészben, vagy részben folyósítják.

Házastársi pótlék

Az az öregségi és a rokkantsági teljes, vagy résznyugdíjban részesülő nyugdíjas jogosult házastársi pótlékra, akinek nyugdíja a 850 forintot nem éri el.

A házastársi pótlék olyan házastárs (élettárs) után jár, aki

- a nyugdíjassal együtt él,
- havi 360 forintot meghaladó keresete (jövedelme, nyugdíja) nincs és
- a nyugdíjas halála esetén özvegyi nyugdíjra lenne jogosult.

A házastársi pótlék arra a hónapra jár, amelyre a nyugdíjat korlátozás nélkül folyósítják.

Az alapszervezeti választások előkészítéséről

Április 15-én megkezdődnek az alapszervezeti választások. A választások küszöbén azzal a céllal látogattunk meg két szolgálati helyet, hogy megnézzük, hogyan készültek fel a szakszervezet életében olyan jelentős eseményre.

Ahol mindenki tud a választásról...

Az élüzem címmel kitüntetett *Budapest—Vizafogó* állomáson április 15-én tartják a vezetőségválasztó taggyűlést. A szakszervezeti bizottság élén *Győri István* SZB-elnökkel — már márciusban hozzáfogott a választás előkészítéséhez.

Helyes volt az előrelátás, hiszen a választás előkészítésével egyidőben olyan fontos feladatot is meg kellett oldani, mint a kongresszusi verseny szervezése, hogy csak a legfőbb tennivalóról szóljunk.

Elsőnek a bizalmiakat és a jelölő-bizottságot választották meg. Ezután a pártvezetőséggel és a szolgálati főnökökkel közösen megbeszélték, kiket tartanak alkalmasnak a megválasztásra kerülő héttagú szakszervezeti bizottságba. A bizalmiakon keresztül meghallgatták a dolgozók véleményét is.

Következő lépésként a szakszervezeti bizottság több példányban legépeltette a bizalmiak, a jelölő-bizottság, a javasolt új vezetőség, valamint azoknak a névsorát, akik szavazati, illetve csak tanácskozási joggal vehetnek részt a választáson. Ezek a papírlapok azóta megtalálhatók a felvételi épület hirdetőtábláján, az oktatóteremben.

Az írásos propagandával elérték, hogy az állomás 69 szervezett dolgozója között egy sem akad, aki hetekkel a választás előtt ne tudta volna, mikor tartják vezetőségválasztó taggyűlésüket, s kiket javasolnak az új vezetőségbe. A jó előkészítés során egy dologról, a beszámoló időbeni elkészítéséről azonban megfeledkeztek, illetve az utolsó hétre hagyták.

...és ahol jóformán senki sem

Nem fogadott ilyen kedvező kép a *székesfehérvári szertárnál*. Hamar kiderült, hogy még semmiféle előkészületet nem tettek a választás érdekében. Még a bizalmi választások pontos időpontját sem tudta közölni az SZB-elnök, sőt azt sem határozták még el, hogy 3 vagy 4 bizalmit válasszanak-e.

Arra a kérdésre sem kaptunk választ, hogy kiket javasolnak a szakszervezeti bizottságba. Györe József SZB-elnök, idős munkás különben is hallgatag ember. Ahogy később tájékozódtunk a beszámoló elkészítésénél az lesz az egyik probléma, hogy a munkáról nem sok lesz a számot adni való, hiszen a szertárnál döcög a szakszervezeti munka. Taggyűlést régóta nem tartottak. A szakszervezet propaganda- és politikai nevelőmunkája pedig úgyszólván ismeretlen fogalom.

Ez a helyzet a székesfehérvári szertárnál a vezetőségválasztó taggyűlés előtt. Az a véleményünk, hogy sántít a budapesti területi bizottságnak az az értesülése, mely szerint itt is jól halad a választás előkészítése.

Jó módszer a munkavédelmi tanfolyamoknál

A szakszervezeti aktivisták képzése elengedhetetlen feltétele a balesetmentes szolgálat kialakításának. Ennek érdekében számos szolgálati helyen szervezett esti tanfolyamot a budapesti területi bizottság.

A szakszervezeti bizottságok az esti tanfolyamok szervezését helyesen látták el. Különösen dicséretet érdemelnek a *Keleti fth.* és a *Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat* munkavédelmi felügyelői, akik öntevékenyen az aktívák tanfolyamára a csoportvezetőket, művezetőket és a reszortvezetőket is bevonták. Ezzel a módszerrel felfrissítették a műszaki vezetők biztonságtechnikai ismereteit, még nagyobb éberségre hívták fel figyelmüket.

Bátran aktivizálták a fiatalokat is. A tanfolyamokon a hallgatók elmondták észrevételeiket, valamint azt is, hogy milyen segítséget várnak a műszaki vezetéstől a mozgalmi szervektől. A tanfolyam hallgatói követelték, hogy rendszeresítsék az állandó továbbképzést.

A területi bizottság feladata, hogy a helyes kezdeményezéseket minél több szolgálati helyen bevezesse.

Doma Sándor

Megkezdték a vasútvonal építését a Balatonban

Mint már hírül adtuk, *Balatonkenese* és *Fűzfő* között a hegycsuszamlás veszélye miatt mintegy 3—3.5 kilométeres szakaszon a Balaton medrébe helyezik a vasútvonalat, a parttól 80—120 méterre. A nagyszabású építkezés előkészületei már megkezdődtek, az úszó-kotrógép munkába állt. A nyomvonal mentén ugyanis ezzel távolítják el a lápos, iszapos lerakodást.

A töltés alapjául szolgáló termésköből mintegy 400 000 köbmétert használnak fel. A 150—200 cm magas terméskőtöltésre kerül az ágyazat. A 3.5 kilométeres szakaszon öt átereszt, a Balaton felőli oldalon pedig több hullámfogót építenek.

Az új vasútvonal és a part közötti lápos, nádas területet az építéssel párhuzamosan feltöltik, mert a tervek szerint a műutat is áthelyezik a vasút mellé.

Az új vasútvonal *Fűzfőfürdőnél* éri el a jelenlegi vonalat. Fűzfőfürdő állomás arculata is megváltozik. Új felvételi épületet építenek, amelynek környékén sétány és park is létesül.

A Tanácsköztársaság emlékezete

Bensőséges keretek között ünnepelték meg a *Landler Járműjavító* dolgozói a *Tanácsköztársaság* kikiáltásának 40. évfordulóját.

Az üzem zsúfolásig megtelt kultúrtermében szeretettel fogadtak és láttak vendégül 130 veterán harcost, akik a Tanácsköztársaság idején részt vettek a *Vörös Hadsereg* harcaiban, mint az akkori *Istvántelki Főműhely* dolgozói.

Az ünnepségen *Goller László* párttitkár és *Veszelei József*, a pártbizottság tagja mondott beszédet. A veteránok az üzem dolgozóitól emlékplakettet kaptak ajándékba.

Goller László párttitkár az ünnepi beszédet mondja.
(Dorozsmai István felv.)

Kiosztották a nyereségrészesedést az üzemi vállalatoknál

Az önálló elszámolási egységet képező, önálló anyag- és önköltségi tervvel rendelkező valamennyi MÁV üzemi vállalat nyereséggel zárta az 1958-as esztendőt. A kormányrendelet értelmében az év első negyedében valamennyi vállalatnál kiosztották a dolgozóknak a nyereségrészesedést.

A nyereségrészesedés megoszlása a következő:

	Vállalatonként kif. összeg	Kifizetett munkanap
Északi Jj. ÜV.	1 946 872 Ft	13,8
Landler Jj. ÜV.	2 513 100 Ft	15,7
Dunakeszi Jj. ÜV.	2 118 149 Ft	21,2
Szolnoki Jj. ÜV.	2 488 427 Ft	18,9
Debreceni Jj. ÜV.	2 458 698 Ft	20,7
Miskolci Jj. ÜV.	833 905 Ft	14,4
Szombathelyi Jj. ÜV.	656 200 Ft	10,8
Székesfehérvári Jj. ÜV.	874 020 Ft	21,8
Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV.	265 000 Ft	7,57
Fatelítő ÜV.	756 000 Ft	13,77
Vasanyagjavító ÜV.	500 000 Ft	11,62

A 11 üzemi vállalatnál tehát több mint 15 millió forint került felosztásra. A múlt évihez viszonyítva különösen a Szolnoki és a Debreceni Járműjavítónál emelkedett a kifizetett összeg. Tavaly Szolnokon 9.5, Debrecenben 10.5 napot fizettek. A legnagyobb visszaesés a Szombathelyi Járműjavítónál, valamint a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél mutatkozik. A tavalyi összeg Szombathelyen 20.5, Gyöngyösön 22,4 munkanapra eső bér volt.

Alvók a vonaton

Éjjel. A vagon lágyan ringat s a
kerekek monoton kattogása
az utasokat álomba rázza.

Egy férfi az ablak mellett ökölbe
könyökre lehajló fejjel alszik —
kívül szürkén vonul a magyar sík.

Mellette munkáskülsejű asszony
hátracsukló nyakáról gabancos
fejét himbálja s olykor a padhoz

koppintja egy-egy nehezebb taktus;
alszik az éjjel, alszik a vagon.
Sziporkák csusszannak az ablakon.

Éjjel. Messziről szemafor-lámpák
fenylenek — zöld mezők, piros holdak —.
S lenn a kerekek csikorognak.

A roppant férfi nyújtózik egyet,
homlokát a hűs üveghez nyomja
és — ránéz a szelíd, jó asszonyra.

Valaki sietve pakolni kezd,
dünnyög magában, csomagot rendez,
s elmegy gyorsan; aztán újra csend lesz...

Fazekas Lajos
Központi Nyomtatványtár

Újítási előadók versenye

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a múlt esztendőben meghirdette az újítási előadók versenyét. A pécsi igazgatóság érdekelt dolgozói szívesen fogadták a versenyt és eredményeikkel sem vallanak szégyent.

A benyújtott javaslatok száma 71,4 százalékkal, az elfogadott javaslatok száma 30,4 százalékkal, míg a bevezetett javaslatoké 25 százalékkal magasabb az előző évinél. Eszmei alapon az elfogadott gazdasági eredmények összege 323 733 forint, míg az utókalkulált eredmény 228 132 forint.

Az országos verseny értékelése során dr. *Marton Aladár*, a pécsi igazgatóság anyagosztályának újítási előadója I. helyezést és 350 forint jutalmat, a dombóvári fűtőháznál *Pipus György* I. helyezést és 400 forint jutalmat, a dombóvári pft-nél *Katona Lajos* I. helyezést és 400 forint jutalmat kapott. Ezenkívül még három dolgozó ért el II. helyezést az igazgatóság területén.

Várnai László
Pécs

Egy levél és a válasz

A LEVÉL

„Tisztelt Állomásfőnökség!

Nagykálló.

1958 december 30-án jegyet váltottam Budapestre és 96,60 forintot fizettem. Ezzel szemben csak 78,40 forint értékű jegyet kaptam kézhez, amelyre a kalauz hívta fel a figyelmemet. A vonaton emiatt 37,40 forintot kellett fizetnem.

Kérem az Önök által elkövetett károsodás miatt a 37,40 forintot kitevő összeget címemre megküldeni szíveskedjék.

Koós Anna
Bp., XII., Istenhegyi út 20 c."

...ÉS A VÁLASZ

T. Cím!

Levelére értesítem, hogy a pénztárost az okozott többletkiadás megfizetésére köteleztem. Nevezettel a különbözetet postára adattam.

Állomásfőnök.

(Amennyire helytelenítjük a téves jegykiadást, annyira helyesnek tartjuk és üdvözöljük a gyors és megnyugtató intézkedést. A szerk.)

Pályázati felhívás a III. Országos Vasutas Fényképkiállításra

A szakszervezet elnöksége 1959 októberében a vasutas fotokörök tagjai, vasutas foto-amatőrök, nyugdíjasok és vasutas családtagok részvételével megrendezi a III. Országos Vasutas Fényképkiállítást.

Részvételi feltételek:

I. csoportban: fehér-fekete képek az alábbi témakörökből:
1. vasutas dolgozók élete, munkája, szabad ideje:
2. ifjúságunk élete, múltja, jövője:
3. szabadon választott témák.

Az ajánlott képeket 30X40 cm-es, de legalább 24X30 cm-es nagyságban kell elkészíteni.

II. csoportban: színes felvételek szabadon választott témakörrel:

A legkisebb képméret 13X18 cm.

Színezett, valamint az I. és a II. Vasutas Fényképkiállításon bemutatott képek nem vehetnek részt a kiállításon.

Az elnökség a kiállítás megnyitásakor a legszebb képeket díjazza.

A kiállításra ajánlott képeket 1959. szeptember 20-ig a szakszervezeti központi kultúrnevelési osztályra (Bp., VI., Benczur utca 41) „Fotokiállítás" megjelöléssel kell beküldeni. A fenti határidő után érkező képeket nem veszik figyelembe.

A kiállításra beküldött képeket ismert fotóművészekből és a szakszervezet képviselőiből alakult zsűri bírálja el.

A Vasutasok Szakszervezetének kultúrnevelési osztálya

FELHÍVÁSOK

Azok a bajtársak, akik az 1919-es váci vasútépítő ezredben szolgáltak és Drégelypalánk, Hont, Hídvég térségében részt vettek az Ipolyon átkelő csehszlovák intervenciósok elleni harcban, kérem közöljék címüket: Osisneg Ferenc, Budapest, VIII., Rákóczi út 49.

Kérem Bánkúti Antal és Zsoldos József MÁV dolgozókat, akik 1939-ben a Szenci Felsőkereskedelmi Iskolában érettségiztek, hogy a Pozsonyban tartandó 20 éves érettségi találkozóra való meghívás végett közöljék címüket: dr. Fogarassy Lászlóval, Bratislava-Petrzalka, Iskerniková ulica 17, Csehszlovákia.

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottság és a dolgozók figyelmébe ajánljuk az alábbi rendeleteket:

16. számból: 108 329/1959. I/3. A. Szervezeti változás a központi igazgatási szolgálatnál.

106 932/1959. I.1. Az új Vasúti Ujítási Végrehajtási Utasítás megjelenése.

106 424/1959. I/4. B. Népi ülnöknek kirendelt államvasúti dolgozók munkabérének bekövetelése.

17. számból: 108 753/1959. I/2. C. Egyetemi levelező (esti) tagozati felvételek az 1959/60. évben.

Ilyen kalauz is van

Március 9-én a *békéscsaba—dombóvári* sebesvonattal utaztam. Az egész szakasznak feltűnt a jegyvizsgáló példamutató magatartása. Mielőtt a vonat befutott volna *Kiskunhalasra*, felhívta az utasok figyelmét hogy ha valamilyen felvilágosításra van szükségük a menetrenddel, vagy az átszállással kapcsolatban, forduljanak bizalommal hozzá, készséggel felel minden kérdésre. Az is jólesett, hogy a leszállásnál a lépcsőnél állva mindenkinek segítséget nyújtott.

Említést érdemel, hogy milyen féltő gonddal őrködött a tisztaság felett. Ha valaki szemetelt, nagyon udvariasan, de határozottan kérte, hogy utazótársai érdekében vigyázzon a tisztaságra. Nevét nem akarta elárulni, mert úgy látszik, nemcsak udvarias, de nagyon szerény is, mégis sikerült megtudnom így ide is írom: *Hegyi Ferenc.*

Stern Ernő Budapest

★

Csőszkunyhó vagy őrhely?

A napokban *Székesfehérvárra* utaztam. Ahogy *Polgárdi* állomást elhagytuk, az ablaknál eddig csendesen álló fiúcska ujjongva megszólalt:

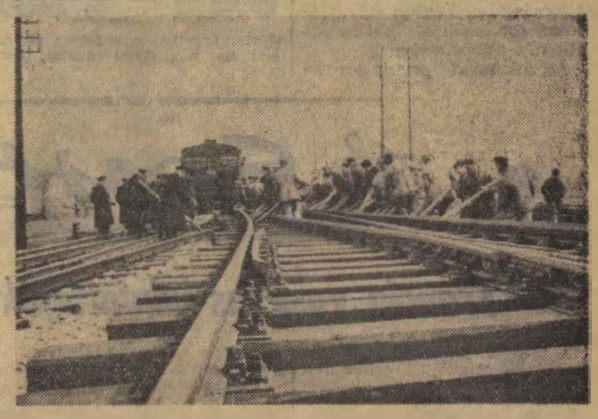
— *Nézd, anyu, milyen érdekes házikó van ott. A tetejét ugyanúgy körülrakták téglákkal, mint a meséskönyvben van.*

A fiúcska mamájával együtt én is kinéztem az ablakon, s megdöbbenve láttam, hogy a házikó nem más, mint Polgárdi állomás egyik váltókezelő őrhelye.

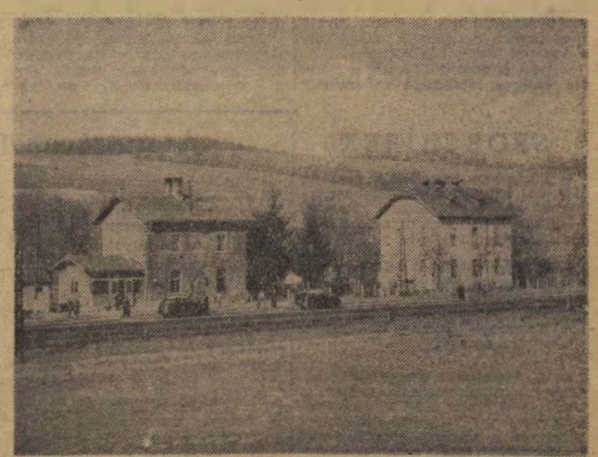
A következő napokban újból arra jártam. Leszálltam az állomáson és a következőt tudtam meg a csőszkunyhóhoz hasonló váltókezelői őrhelyről. Idestova tíz éve építették Polgárdi állomás dolgozói, ideiglenes jelleggel. Az épület azóta is ott áll az időjárás viszontagságaitól megtépázva. Oldalát kukoricaszárral rakták körül, rozoga tetőzetét pedig téglával rögzítették.

Vajon meddig csúfoskodik még ez a tákolmány a balatoni fővonal mentén?

Bognár Károly Tapolca



Az Esztergomi Pályafenntartási Főnökség VI. és VII. szakaszán régi rendszerű, elavult kitérők cseréje folyik. A munkát Szenczi Károly műszaki főellenőr irányítja. Jó szervező munkájának és a dolgozók áldozatkészségének tulajdonítható, hogy április 4-e tiszteletére tett felajánlásukat március 27-én teljesítették.
(Szijjártó József felv.)



Abaliget állomás a Dunántúl egyik legszebb helyén fekszik. Évente több ezer hazai és külföldi túrista fordul meg az állomáson. Sajnos, annak ellenére, hogy a villamosvezeték kb. 200 méterre húzódik, még mindig petróleumlámpával világítanak a vasutasok. A villamosáram bevezetésével egyidőben megoldást nyerhetne az alagút és a viadukt világítása is. A megoldással csupán havonta több ezer forintot takaríthatnának meg, amit jelenleg a gazdaságtalanul világító lámpák üzemanyagára és az őrök bérére költ a vasút.
(Mező László felv.)

1919 1957 KISZ

Ifjúsági élet

A balatonkenesei vasutas üdülő területén is táborozhatnak a fiatalok

Lapunk március 31-i számában tájékoztattuk a fiatalokat az ifjúsági tanácsadó bizottság üdültetési tervéről. Örömmel közöljük, hogy a *nógrádverőcei* sátortáborba szóló beutalójegyek már a bizottság rendelkezésére állanak, s rövidesen megkezdődik a jegyek szétosztása. Az elosztásnál elsősorban a termelőmunkában, a szolgálat fegyelmezett, mintaszerű ellátásában kitűnt fiatalok jönnek számításba.

A nógrádverőcei sátortáborozás mellett a balatonkenesei vasutas üdülő területén is lehetőség nyílik táborozásra. Ott azonban tereprendezési munkákat is kell végezni. A terep rendezését és az üdülőhelyen sorra kerülő építkezést nagyrészt társadalmi munkában szeretné az ifjúsági tanácsadó bizottság megvalósítani. Éppen ezért ezúton is felhívjuk a fiatalokat: *jelentkezzenek minél nagyobb számban az üdülő területének rendbehozására.*

Legfontosabb feladat az állomástól az üdülőig vezető homokos út rendbehozása. Ez az út az év nagy részében járhatatlan és ezért nehézséget okoz az anyagszállítás. Ugyancsak sürgősen el kell végezni mintegy 500 folyóméter vízlevezető árok építését és több csőáteresz elhelyezését. A fiatalok áldozatkész munkája nemcsak meggyorsítja az építkezést és tereprendezést, hanem anyagi megtakarítást is jelent.

Befejezésül még annyit, hogy a jelentkező fiatalok számára a területi bizottságok szolgálnak bővebb felvilágosítással. A szervezést is ők végzik.

Megkezdték a balatoni állomások parkosítását

A Balatoni Intéző Bizottság már a múlt évben hozzáfogott a balatoni üdülőhelyek szépítéséhez. A vasút is kiveszi részét ebből a munkából. A napokban a 6. szakosztály kertészeti szakembereinek irányításával megkezdődött a parkok, sétányok csinosítása, bővítése.

A fürdőszezon kezdetéig *Badacsony, Balatonarács, Balatonalmádi és Fonyód* állomások területén kerül sor a parkok rendezésére. Fonyód állomás parkja a BIB segítségével készül. A parkosítással egyidőben ezeken az állomásokon — Fonyód kivételével — neonvilágítást szerelnek fel.

Ez a kezdet. A tervek szerint még az idén *Balatonfüred és Siófok* kap új parkot és neonvilágítást.

Ugyancsak új parkok létesülnek a bécsi *Világ Ifjúsági Találkozóig Sopron déli, Sopron GYSEV, Ágfalva, Magyarfalva, Hegyeshalom és Rajka* állomásokon. Ezután folyamatosan sor kerül a többi határállomás csinosítására is.

Az állomások parkjaiban az idén nem kevesebb, mint másfélmillió virágpalántát és 250 facsemetét, cserjét, fenyőt ültetnek el.

Hévizi Erzsébet engedélyes távirász-tanuló Kőbánya—Kispest állomáson. Bár még fiatal vasutas, máris megelégedéssel látja el feladatát. (Kovács Géza felv.)

Új köntösbe öltözött Pápa állomás felvételi épülete

A múlt év végén kezdték meg *Pápa* állomás felvételi épületének tatarozását. Elsőnek a peron tetőzetét javították ki, majd hozzáfogtak az épület külső és belső falainak festéséhez. Bár a téli hónapokban egy ideig szünetelt a munka, április elejére így is befejeződött a tatarozás.

Az új köntösbe öltöztetett felvételi épület szinte ragyog a tisztaságtól. A tatarozással egy időben szemétgyűjtőket is elhelyeztek a várótermekben és folyosókon. Sajnos, a szemétgyűjtők fölött olvasható figyelmeztetés ellenére is előfordul, hogy a hanyag, fegyelmezetlen utasok a padok alá dobják a papírt, az ételmaradékot. Különösen a délutáni és az esti vonatok indulása előtt látni sok hulladékot a várótermek padlózatán.

Többet kellene tenni a tisztaság megőrzéséért. Gyakrabban kellene ellenőrizni a várótermeket és a hangszórón kedesztül is lehetne figyelmeztetni az utazóközönséget a rend, a tisztaság megóvására.

Sűrített mozdonyfordulók a Szovjetunióban

Az osznovai körzet mozdonyvezetői, akik a gőzvontatásról a villamosvontatásra tértek at, a forgalomirányítókkal karöltve olyan módszert vezettek be, amelynek segítségével az eddiginél jobban ki tudják használni az új technika által teremtett lehetőségeket.

Elhatározták, hogy sűrített grafikon szerint dolgozzák ki a mozdonyfordulókat. Ez a grafikon napi 925 km futást ír elő egy-egy villamosmozdony számára. A kezdeményező kollektívának ezt a magas mutatót is sikerült túlszárnyalnia. A napi átlagos futást 950—1000 km-re emelték.

Megkezdték a Szaján hegységen keresztül az Abakántól Tajsetig húzódó 702 km-es vasútvonal építését. 1963. év végéig az építők előtt a következő feladat áll: 41 millió köbméter föld elmozdítása, 840 km vágány lefektetése, 10 alagút fúrása összesen 10 km hosszúságban.

A szerkesztőség üzeni

Zs. Molnár Gyula Mezőkövesd. Nyugdíjkérelmével több ízben foglalkoztunk. Világosan megírtuk, hogy iratai nem vesztek el a nyugdíjhivatalban, valamint azt is, hogy nyugdíját a törvényben előírt időtől emelni fogják. A legutóbb hozzánk küldött levelében foglaltakat a leghatározottabban visszautasítjuk. Visszautasítjuk azokat a sértő és [illegible] megjegyzéseket, amelyekkel ön a kenyerüket, két kezük munkájával kereső kommunistákat illeti. Egyes, a munkában megőszült dolgozó nőkkel szemben a krematóriumi módszert ajánlja. Ezzel kapcsolatban hadd idézzük emlékezetébe, hogy ezt a módszert a világtörténelemben idáig még csak egy ember merészelte alkalmazni. Ezt az embert Hitlernek hívták és gyűlölettel gondol rá a világ minden jóérzésű embere.

Talléros Lajos Veresegyház. A budapesti igazgatóságtól ígéretet kaptunk, hogy helyiség problémájukat rövidesen megoldják. Tudomásunk szerint a kérdéses helyiséget már meg is kapták. **Bognár Károly Tapolca.** Mint ahogyan írja. Az új nyugdíjtörvény egy sor fontos problémát orvosolt, s ezért nagy megelégedéssel fogadták. Az is igaz, hogy vannak még panaszok, de a jó, vagy rossz munkától függ, hogy a még megoldásra váró problémákat milyen gyorsan sikerül megoldani.

Bódogh Mihály, Dombóvár, Bánki József Budapest, Stern Ernő Budapest, Török János Ócsa, Leiti Ferenc Pécs, dr. Horváth Károly Budapest, Liznen János Pilisvörösvár, Bognár Károly Tapolca, Fenyős János Pusztavám, Deme János, Budapest, Tótka Károly, Szeged, Várnai László Pécs, Ugiyai Sándor Miskolc, Négyesi Péter Budapest, Dobó Sándor Eger, Huszár József Budapest, Debreceni Jj. dolgozói, Kurucz József Kiskúnhalas, Hasznos József Gödöllő, Törökgyörgy Ernő Hódmezővásárhely. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Fenyős János Pusztavám, Tótka Károly Szeged, Bognár Károly Tapolca, Aranyos István Budapest. Panaszukat megvizsgáljuk.

HIREK

Jegyzet

Olyan rend van itt mint egy laktanyában — mondogatják, ha irodában, lakásban „katonás" a rend.

Igen, a laktanyákban általában rend van és a pattogós vezényszavaktól függetlenül csend is. A rend és a csend legtöbbször egyenlő a fegyelemmel.

Témánál vagyunk . . . Fegyelem — ez az ami olyan gyakran hiányzik a vasutas laktanyákból.

Azt hittük, hogy csak egyes helyeken van ez így, megnéztünk hát több laktanyát is. Bizony nem mindig illik a vasutas szállásra a rangos laktanya jelző! Sokszor kiméletlenek a használói. Az éjféli vagy hajnali órákban érkező szakaszok gyakran halottakat ébresztő zajjal rakják le a bádog és faládákat, csapkodják az ajtókat, kurjongatnak. Nincsenek tekintettel azokra, akik néhány órával előbb fáradtan tértek meg a szállásra.

Kis dolog, de nagy jelentőségű! Úgy vigyázni a társaink álmára, pihenésére mint a magaméra.

Fegyelem az alapja mindennek, amelyből kölcsönösen fakad az egymás iránti kimélet, az egymástbecsülés, a rend és nagyon sokszor, de különösen éjnek idején a laktanyai csend is.

— lyf —

— **Harminc szárnyvonal épül** jelenleg Kínában, ezek az új bánya-, ipari és mezőgazdasági központokat kötik össze a főútvonalakkal.

— **Közel 100 000 forint jutalomban** részesültek az elmúlt évben Hódmezővásárhely dolgozói. Az élilaem ünnepségen hetvenen kaptak pénzjutalmat. Törökgyörgy Ernő kereskedelmi állomásfőnökhelyettes és K. Tóth János oktató-vezénylő tiszt „Kiváló Dolgozó" jelvényt kapott, öten Kiváló Dolgozó-oklevélben részesültek.

— **Az első vendégek május** 26-án érkeznek a szakszervezet korszerűsített balatonboglári üdülőjébe. A beutaltakat többek között új motorcsónak, vitorlás várja.

— **Javul a menetrendszerűség a szombathelyi igazgatóság területén.** Januárban a személyvonatoknak 2.5 százaléka, a munkásvonatoknak 2 százaléka közlekedett késéssel. Februárban már csak 1,7, illetve 1,4 százalék volt a késés.

— **A Keleti pályaudvari vöröskereszt segélyhely** az első két hét alatt 30 komolyabb és számos könnyebb esetnél nyújtott segítséget. A közeljövőben szélesítik a pályaudvari egészségügyi állomások hálózatát.

— **Marjorie Boulton** angol—eszperantó írónő előadó estet tartott április 9-en a budapesti igazgatóságon, az Eszperantó Szakkör rendezésében.

Lakáscsere

— **Szép helyen, fővonalon, Debrecenhez 15 km-re fekvő 2 szoba,** előszoba, konyha, mosókonyha, kamrás, állomásban levő lakásomat gyermekem egészségi állapota miatt elcserélném Dunántúl bármelyik nagyobb helyiségében hasonlóért, vagy nem MÁV lakásért, esetleg egy szoba összkomfortosért. Címem: Nagyegyedi János, Bocskayért állomás.

— **Vasutas házban levő III. emeleti** félkomfortos nagyméretű (százos) 2 szobás lakásomat elcserélném egyszobás nagyméretű félkomfortos, lehetőleg Buda déli részén levő nem szolgálati lakásra, I. emeletig. Cím: Aradi Sándor, Bp. XIII., Mautner Sándor u. 135. III. 31.

— **Tanulmányi versenyre hívták** a gödöllőiek Aszód állomás dolgozóit az új F 2-es utasítás alapos elsajátítása érdekében.

— **Élüzem-szint felett teljesítették** első negyedéves tervüket Eger állomás dolgozói. A forgalomnál különösen Bóta Sándor forgalmi szolgálattevő, Ruzsinszki András váltóőr és Kovács József vonatvezető tűnt ki, a kereskedelmi szolgálatnál Lovasi Imre raktárnok, sz. b. tag mutat példát.

— **A VII tiszteletére szervezett munkabrigádok** versenyében három ifjúsági brigád vesz részt a celldömölki fűtőháznál.

— **Távfűtést vezetnek be Debrecenben az új vasútállomáson** és a város központjában levő nagyobb bérházakban. Már építik a csőhálózat számára az alagutat az állomás vágányai alatt.

— **Tervet készítenek a Kelenföldi pályaudvar forgalmának** megjavítására. Eszerint aluljárókat építenek és a sineket több szintben helyezik el. A pályaudvar területét nagyobbítják. Bár az átépítést csak évek múlva kezdik el, a környező kisajátításra szánt területekre már nem adnak építési engedélyt.

— **30 korszerű motorkocsit ad át** a MÁV-nak a Ganz—MÁVAG-gyár július 31-ig. Az átadást eredetileg szeptember végére tervezték.

— **21 millió forintot fordítanak** műszaki fejlesztésre ebben az esztendőben a szolnoki járműjavítóban. 36 új esztergagéppel, univerzális kerékesztergapaddal, modern síkesztergával, közel 150 kisebb, nagyobb megmunkáló géppel gyarapodik a üzem.

— **Tizenkettedszer ünnepelték** az élüzemséget a pécsi igazgatóság Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökségének dolgozói. Először 1954-ben nyerték el a kitüntető címet és azóta is megőrizték.

— **A sztrájkoló mexikói vasutasok kivívták első győzelmüket.** Az állami vasutak vezetősége március 16-tól visszamenőleg 16.6 százalékos béremelést hagyott jóvá. Három másik nagy mexikói vasúttársaság dolgozóinak sztrájkja még tart.

— **Kivájódott a robogó gyorsvonati mozdony gőztömlője,** s Zsigmondi István szolnoki vonatfékező térdének csapódott. Zsigmondi zúzódással és csontrepedéssel került kórházba.

— **Emeletes Diesel-vonat készül a kínai cindadói vagongyárban.** A szerelvény két Diesel-mozdonyból és négy emeletes vagonból áll. Egy-egy kocsiban 196 személynek biztosítanak helyet. A vonat óránként 120 kilométeres sebességgel haladhat.

— **Munkavédelmi konferenciát** rendez áprilisban a székesfehérvári járműjavító szakszervezeti bizottsága. Napirenden a tisztaság és az üzemi rend biztosítása szerepel.

— **Motorkerékpár-vezetői tanfolyamot szervezett** a celldömölki fűtőház KISZ-szervezete. A tanfolyam népszerűségére jellemző, hogy 72-en jelentkeztek. A vizsgákra május 15-én kerül sor.

— **Tizenkilenc lakóházat építenek a vasutasok részére Záhonyban.** Az ikerházakban 38 lakás és egy orvosi rendelő épül. Az év második felében újabb 12 egyemeletes, négylakásos lakóház épül.

Sport

Francia vasutas-labdarúgók hazánkban

A húsvéti ünnepek alatt két mérkőzést játszott hazánkban a francia vasutas labdarúgó válogatott. A csapat mindkét mérkőzésen vereséget szenvedett. A Szombathelyi Haladástól 2:0, a Soproni VSE-től pedig 2:1 arányban.

Hogy a francia vasutas válogatott sokáig kétessé tudta tenni a Szombathelyi Haladás győzelmét és végeredményben csak 2:0 arányú vereséget szenvedett, lelkes védőjátékuknak köszönhetik. Ez a mérkőzés, no meg az azt megelőző fárasztó utazás sokat kivett a csapatból, így húsvét másnapján a Soproni VSE-től is kikaptak.

Milyen játékerőt képvisel a francia vasutas labdarúgó válogatott?

A kérdést **Allain Andrénak**, a Francia Vasutas Sportszövetség Labdarúgó Szakosztálya elnökének tettük fel.

— Sajnos, mi nehéz helyzetben vagyunk — válaszolta. — Nálunk a professzionizmus miatt nem könnyű jó csapatot kialakítani. Ha egy amatőr csapatban felszínre kerül egy-két tehetséges játékos, azokat menten megukhoz szippantják a proficsapatok. A jelenlegi francia vasutas válogatott nem képviselhet nagyobb játékerőt a magyar NB III-as élcsapatoknál.

Végül Allain elnök, aki ezúttal járt életében először Magyarországon, elragadtatással beszélt arról a vendégszeretetről, amelyben Sopronban, Szombathelyen és Budapesten részesültek.

Fernand Cheveannak a Francia Vasutas Sportszövetség titkárának, aki egy évvel ezelőtt az USIC technikai bizottsági ülése alkalmából járt hazánkban, az országszerte nagy ütemben folyó építkezés tűnt fel.

— Bámulatos, hogy milyen szorgalmasan dolgozik a magyar nép — mondotta. — Amerre jártunk, mindenütt feltűnt a nagyméretű lakásépítkezés. Budapestre pedig alig ismerni rá, olyan széppé varázsolták a múlt év óta.

A csapat április 1-én utazott vissza Franciaországba.

Eredményes termelési tanácskozás

Siófokon korábban — ahogy az állomás vezetői elmondották — a dolgozók nem nagyon hallatták szavukat a termelési tanácskozásokon. Ezzel szemben a legutóbbi tanácskozáson, amelyet április 9-én tartottak, nem kevesebb, mint 26 dolgozó kért szót.

— *Minek tulajdonítható ez?* — kérdeztük *Mészáros György* állomásfőnöktől.

— Egyrészt annak, hogy az első negyedévben teljesítettük az élüzemszint követelményeit, s ezt a szintet a második negyedévben is tartani akarjuk — hangzott a válasz. — Másrészt állomásunk dolgozói is ki akarják venni részüket a kongresszus tiszteletére kibontakozó versenyből.

A beszámoló után a dolgozók egymás után álltak fel és mondták el, hogyan vállalnak részt a versenyből és abból a nehéz munkából, amely a várható nagy nyári forgalom idején rájuk hárul. Egyöntetű volt a vélemény, mindent el kell követni a személyvonatok menetrendszerinti közlekedtetése és a balesetmentes szolgálat érdekében.

A tanácskozáson sok szó esett a tisztaságról és a takarékosságról is.

SPORTHÍREK

— **Párizsban rendezték meg az 1959. évi ifjúsági vívó világbajnokságot. A férfi tőrben Kamuti László,** a BVSC versenyzője a harmadik helyen végzett.

— **Két mérkőzésből álló lengyelországi túrán vett részt a húsvéti** ünnepekben a BVSC labdarúgócsapata. A csapat Szeczcinben 5:0, Torunban pedig 1:0 arányú győzelmet aratott.

— **A dortmundi asztaltenisz világbajnokságon Berczik Zoltán,** a Vasútépítő Törekvés Európa-bajnok versenyzője a férfipárosban Földyvel, a vegyespárosban pedig **Lantosnéval végzett a harmadik helyen.** Berczyknek nagy része van abban is, hogy csapatban a japánok mögött a második helyen végzett a magyar csapat.

— **Az USIC április 18—25 között Münchenben rendezi meg a IV. nemzetközi vasutas férfi sakkbajnokságot.** A versenyen dr. Bély Miklós, Dely Péter, Kardos Ernő, Cigoj Gyula és Alföldi László képviseli a magyar vasutas színeket.

A sportvezetők figyelmébe

Az utóbbi napokban többen fordultak felvilágosításért a VIT jelvényszerző versenyeivel kapcsolatban szakszervezetünk és a SZOT sportosztályához.

A VIT-versenyekről a következőket kell tudni:

A VIT-versenyek négy sportágat foglalnak magukban, így a jelvények megszerzése egy versenyen nem lehetséges. Arra van szükség, hogy a tömegsport-bizottságok az üzemek és szolgálati helyek sportfelelősei közösen a KISZ-szervezettel és a szakszervezeti bizottsággal rendezzenek minél több versenyt, hogy a részvevők teljesíthessék a VIT-verseny követelményeit.

Ami a versenykiírást és az eredménylapokat illeti, a SZOT és a szakszervezet sportosztálya nem rendelkezik a versenykiírással és eredménylapokkal. Ezt a KISZ területi, illetve megyei, járási és városi sportbizottságai juttatják el az üzemek és szolgálati helyek KISZ-sportfelelőseihez.

Mivel a KISZ sportbizottságai már megkapták a versenykiírást és eredménylapokat, valamint a Népsport április 13-i számában is adott tájékoztatót a szabályokról, sportvezetőink máris munkához láthatnak.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkesztőség: Budapest, VI.. Benczur utca 41

Telefon: 424—184 üzemi 24—41. 38—00

Megjelenik havonta kétszer

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

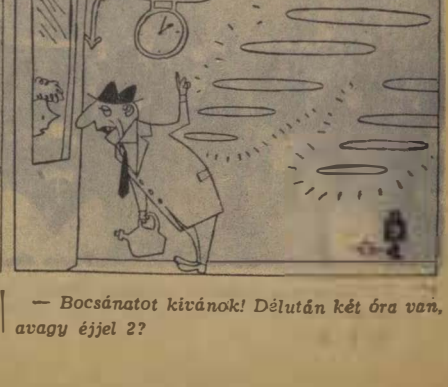
Terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest. VII.. Rákóczi út 54

Szikra Lapnyomda F. v.: Külcsár Mihály

Menetrend szerint

— *Gyerünk mosakodni, Pistike! Apuka az 1779-est hozza. Mindjárt jön vacsorázni.*

Neonvilágítást kapnak az állomások



— *Bocsánatot kívánok! Délután két óra van, avagy éjjel 2?*

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. MÁJUS 3.

Köszöntünk május.

A tizenötödik szabad május

Csupán néhány hét telt el azóta, hogy a vasutasok nagyszerű munkasikerekkel köszöntötték hazánk felszabadulásának évfordulóját. Még várakozásteli izgalommal értékelték a felszabadulási versenyszakasz eredményeit, még jóformán el sem hangzott a dal énekeseink ajkán, még nem pihentek meg a táncos lábak, az élüzem-ünnepségek felemelő hangulata még nem oszlott szét és máris új ünnepi készülődés derüs izgalma kerítette hatalmába dolgozóinkat.

Idős munkások, fiatal vasutasok, fizikai dolgozók, műszakiak tanácskoztak, hogy a kongresszusi verseny jelentős állomásává avassák, hogy kiváló szállítási eredménnyel köszöntsék május első napját, a munkásosztály nagy ünnepét.

Hetven esztendeje, hogy a II. Internacionálé alakuló kongresszusa május elsejét a nemzetközi munkásmozgalom ünnepének fogadta el. Határozatában kimondotta: meghatározott napon minden nemzet proletársága minden helységben nagyszabású tüntetést rendezzen a munkásvédelem mellett. Ez a nap május 1. legyen.

Ez a határozat akkor született, amikor a kapitalizmus még szilárd társadalmi rendszernek látszott, amikor még csak kevesen gondolták, hogy hamarosan a nagy társadalmi összecsapások, a forradalmi osztályharc hatalmas csatái következnek.

Engels látta és tudta ezt. 1894-ben a spanyol munkásokhoz küldött üzenetében ezeket írja: *„Május 1-e két élesen elhatárolt, egymással szemben álló tábort jelent: az egyik oldalon a nemzetközi proletariátus, amely az általános felszabadulás vörös zászlaja alatt a győzelem felé halad, a másik oldalon valamennyi ország vagyonos és reakciós osztályai, amelyek kizsákmányoló kiváltságaik védelmére egyesültek. A harc megkezdődött, a vörös zászlót kibontottuk, a győzelem biztos, előre!"*

A proletár nemzetköziség gondolata, felemelő érzése hamarosan meghódította a magyar munkásosztály szívét is. Harcos lelkesedéssel készültek 1890-ben az első május elseje megünneplésére. A belügyminiszter a felvonulást betiltotta, mégis 60 000 munkás tett hitet a nemzetközi összefogás nagy gondolata mellett. És a magyar munkások minden terror ellenére évről évre megünnepelték harci napjukat.

A felvonuló munkások soraiból nem hiányoztak a vasúti üzemek munkásai sem. Ott láttuk őket az első sorokban akkor is, amikor harccal, sztrájkkal kellett védelmezni a munkásünnepet. 1909-ben a vasút vezetősége mindenfajta megmozdulást betiltott betiltotta a május 1-i munkaszünetet is. Az Istvántelki Főműhely dolgozói azzal válaszoltak, hogy nem álltak a gépek mellé, nem vették kezükbe a szerszámot, hanem ülősztrájkot tartottak.

Hazánkban először 1919. május elsején lengetett szabadon vörös zászlókat a szél. 40 esztendővel ezelőtt ünnepelt első ízben szabadon, bizakodóan a magyar proletariátus. Május 1 törvénybe iktatott ünnepe lett a magyar népnek. Százezrek ajkán szállt a forradalmi ének. Szabad ünnepet ültek szabad emberek.

És hiába volt a fehérterror vérengzése, május 1 eszméit nem tudták kiölni az elnyomott magyar százezrek szívéből. 1920-ban a budapesti főkapitányság a következőképpen rendelkezett: *„Mindazok, akik bolsevizmus szempontjából rendőri felügyelet alá helyezettek és azok is, akik rendőri felügyelet alatt nem állnak — 10—12 000 ember — arra köteleztetnek, hogy április 29, 30, május 1-én és 2-án a munkában töltött időt kivéve lakásukon kötelesek tartózkodni. Lakásuk elhagyása esetén ellenük rendőri büntető és internálási eljárást kell indítani".* De semmilyen rendelettel nem lehetett rávenni az öntudatos munkásokat, hogy kivessék szívükből az internacionalizmus érzését.

A magyar munkásosztály a nemzetközi munkásmozgalom tapasztalataiból és a saját példáján is megtanulta, hogy milyen hatalmas erőt rejt magában a proletár nemzetköziség. Ez az erő fogta le a nemzetközi burzsoázia kezét és lassította a támadást 1918—1920-ban amikor a fiatal szovjet államra tört. Az önzetlen testvéri összefogás nagyszerű példája volt az 1936-os spanyol polgárháború, ahová önkéntesen, valóban saját elhatározásukból, a világnak talán minden országából mentek munkások, hogy életük árán is segítsék a spanyol nép harcát a fasizmus ellen.

A Nagy Honvédő Háború is nagyszerű példája volt a proletár internacionalizmusnak. A Szovjet Hadsereg csapásai alatt összeomlott a fasizmus és az országok egész sora vált szabaddá.

A gyilkos ellenforradalom leverésében, az ellenség okozta sebek begyógyításában is ez az erő segített.

Alig 100 esztendő telt el azóta, hogy Marx Károly vezetésével néhány száz forradalmár a Kommunisták Szövetségébe tömörülve meghirdette a munkásosztály célját, programját és ma már szerte a világon 33 millió kommunista menetel, harcol Marx és Lenin zászlaja alatt és a munkásoknak nem százai, hanem 100 milliói követik őket a békéért, a felemelkedésért vívott harcban. És minden haladó gondolkodású ember a megvalósult és legyőzhetetlen szocializmus országának szívére, Moszkvára vetett vigyázó szemét, mert — ahogyan Hruscsov elvtárs mondotta a XXI. kongresszuson — a szocialista világ döntő hatással van az egész emberiség fejlődésére.

A szovjet emberek a kommunizmust építik, megmutatva a világnak, mire képes az uralmon levő munkásosztály. A XXI. kongresszus megállapította: *„... a Szovjetunió 7 éves népgazdaság fejlesztési tervének teljesítése és túlteljesítése, valamint a népi demokratikus országok gazdasági fejlődésének gyors üteme következtében a szocialista világrendszer országai a világ ipari termelésének több mint felét fogják szolgáltatni. Ezzel a szocialista világrendszer fölénybe kerül a kapitalista világrendszerrel szemben az anyagi termelés terén ..."*

A terv megvalósulása azt is jelenti hogy a gazdasági fölénnyel együtt jelentkezik a világháború elkerülésének végleges lehetősége. A népek békét akarnak, éppen ezért a 7 éves terv megvalósulása nemcsak a szovjet nép boldog jövőjét jelenti, de legszemélyesebb érdeke a földkerekség minden dolgozójának, minden békeszerető emberének.

A XXI. kongresszus lelkesítő hatását mi is érezzük. Pártunk Központi Bizottságának március 6-i határozata megmutatja, mit kell tennünk, hogy megvalósítsuk az utat a kommunizmus küszöbéhez, amelyet a szocialista országok egy időben lépnek keresztül.

Ismerjük célunkat, ismerjük tennivalónkat. Ezért készülődnek a vasutasok is — eddig még soha sem látott lelkesedéssel — a 15. szabad május elseje megünneplésére.

Kongresszusi zászlót alapít a szakszervezet és a vasúti főosztály

Felmérhetetlen az a hatalmas erő, amely a dolgozók lelkesedésében, akaraterejében rejlik, ami a munkaversenyben, a tervek túlteljesítésében jut kifejezésre. Ennek igazolását olyan nagyszerű gazdasági eredmények bizonyítják, amelyeket az 1958-as évben, majd 1959 első negyedében elértünk.

A Központi Bizottság március 6-i határozatát a vasutasok soha nem tapasztalt lelkesedéssel tárgyalták meg a termelési tanácskozásokon és ennek eredményeként, országos munkaverseny bontakozott ki.

A kongresszusi versenyből adódó többletszállítás lebonyolítására *az átlagos vonatterhelést a tervezett 742 tonnáról 752 tonnára módosították. A dolgozók ezt februárban 770, márciusban pedig 801 tonnára teljesítették.*

Kocsiparkunk nagyobb arányú növelésére ez évben nem számíthatunk, ezért *a teherkocsik átlagos terhelését 15.2 tonnáról 16 tonnára módosították. Ezt a tervet márciusban 15,91 tonnára teljesítették és előzetes számítás szerint, április hónapban az átlagos kocsiterhelés meghaladja a 16 tonnát.*

Márciusban 47-tel kevesebb gőzmozdonnyal 5,6 százalékkal több árut szállítottunk el, mint a múlt év azonos időszakában. A gőzmozdonyok napi haszon km.-teljesítménye 125 km-ről 136 km-re, a villamosmozdonyoké 381 km-ről 411 km-re növekedett a múlt év azonos időszakához viszonyítva. *A tervezett évi 116 000 tonna szabványszén megtakarításából az első negyedévben 83 500 tonnát, az állomási és vontatási szolgálat üzemeltetési önköltségéből pedig a tervhez viszonyítva az első negyedévben 44 millió forintot takarítottunk meg.*

A vasút területén mindjobban kibontakozó munkaverseny támogatására és méltó elismerésére a *vasutasok szakszervezetének elnöksége* és a *vasúti főosztály* vezetői elhatározták, hogy a hat igazgatóság, a járműjavító vállalatok és a gazdasági vasutak legjobb eredményt elérő szolgálati helyeit — összesen nyolc szolgálati helyet — *kongresszusi vörös zászlóval tünteti ki.*

Pósfa termelőszövetkezeti község dolgozó parasztjai vasúti rakodót építenek

(MTI Fotó: Bereth Ferenc felv.)

Üdvözletek a proletár ünnepre

Május elseje, a nemzetközi proletariátus nagy ünnepe alkalmából a szovjet, cseh, lengyel, francia, román, bolgár, német és számos más külföldi vasutas szervezet küldött levelet szakszervezetünkhöz és köszöntötte a magyar vasutas dolgozókat. A sok közül az alábbiakban közlünk egyet:

Kedves elvtársak!

A 40 ezer vasutast képviselő Vasutasok Nemzeti Szövetsége londoni kerületi tanácsa nevében küldöm testvéri üdvözletem 1959. május elseje alkalmából.

A félelem és a jogfosztottság e napjaiban szövetségünk jelszavának a „Világ proletárjai egyesüljetek" jelszónak ma nagyobb jelentősége van, mint bármikor. Mi fajra és vallásra való tekintet nélkül tömörülünk, hogy veletek együtt dolgozzunk az egész emberiség testvériségének ügyéért.

Május elseje azt követeli, hogy a munkások még szorosabb egységben küzdjenek a béke ügyéért.

A legforróbb testvéri üdvözlettel

Sidney D. Hoskins s. k.
titkár

Ahol nem kampány a tisztasági mozgalom

Nem új dolog, nem kampányfeladat *Vácrátóton* a tisztasági mozgalom, az állomás szépítése, csinosítása. Az áprilisi tisztasági hónap során mégis újjal lepték meg az utazóközönséget, akik már hosszú hónapok óta figyelemmel kísérik a változást a vasutasok munkájában.

A fában szegényes állomás néhány év múlva árnyas ligetté változik, hiszen áprilisban *több mint 300 fát és 10 000 sövénycsemetét ültettek el a dolgozók.* Pedig az élősövény létesítése itt nem könnyű. Először el kellett hordani a salakot a leendő sövény helyéről, és termőföldet odatalicskázni. De mint mondják megérte, mert a munka is üdítőbb, a zölddel szegett virágos környezetben.

Nem érdemtelenül dícséri őket *a 28. sz. igazgatósági rendelet.* Méltók a dicséretre. A ragyogó váltók mellé most a barátságos virágágyak is felsorakoznak. Az élüzem-szint túlteljesítéséért kapott igazgatói elismerés ha lehet, még jobban felvillanyozta a rátótiakat. A pártkongresszus tiszteletére megfogadták, hogy továbbra is élüzem-szint felett dolgoznak. Eddig álljak is a szavukat.

Nem is titkolt céljuk: tulszárnyalni a rend, a tisztaság terén is a minta szolgálati hely *Nógrádkövesd* állomást. *Katók, Stipka, Marcsók, Kaputa, Kreidli, Kristóf, Halász, Rózsahegyi, Baksza* elvtársak mindenben támogatják az állomásfőnök keménykezű, a munkát megkövetelő, de ha kell, dicsérni, jutalmazni is tudó vezetését.

Hogy vannak még, akik nem egy nyelven beszélnek a kollektívával? Vannak! De ezek is bizonyára hamarosan belátják, hogy azoknak van igazuk, akik lelkiismeretes szolgálat mellett a szépítésre, csinosításra is gondolnak.

A *rátótiak* szinte mindent megtettek már, ami erejükből tellett. Megérdemelnék, hogy a vasút vezetése is többet gondolna rájuk. Hiányoznak az állomáson a hulladékgyűjtő ládák. Nincs szeméttároló helyük. Nagyon jót tenne, ha az utasok részére vasbetonlábú padokat állíttanának fel. S ami a legégetőbb, mielőbb megoldanák az ivóvízellátás súlyos problémáját.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1959. I. negyedévi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és pontokban kifejezett teljesítménye a következőképpen alakult:

1. Pécs	*327,0 pont*
2. Szombathely	*312.5 pont*
3. Miskolc	*306.5 pont*
4. Budapest	*306,0 pont*
5. Debrecen	*285,5 pont*
6. Szeged	*227,0 pont*

Éljen május 1

A PROLETÁR NEMZETKÖZISÉG HARCOS SEREGSZEMLÉJE!

Az alapszervezeti választásokról

Április második felében a vasút 100 letszámon aluli szolgálati helyein megkezdődtek a szakszervezeti választások. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a vezetőségválasztó taggyüléseket megelőzően — a szolgálati helyek nagyobb többségénél — a szakszervezeti bizottságok mindenről idejében tájékoztatják a dolgozókat. Különösen ott eredményes a felkészülés, ahol gondosan elkészített ütemterv szerint dolgozik az szb., ahol biztosítják a munka nyilvánosságát, faliújságokon, hiradókon, különböző tanácskozásokon és a bizalmiak útján ismertetik a választások politikai jelentőségét.

Ahol nyilvánosan végzi munkáját a szakszervezeti bizottság

Számos kezdeményezés bizonyítja, hogy szakszervezeti bizottságaink már kezdik felismerni a politikai nevelés, az agitáció és a propaganda munka jelentőségét. Kiváltképpen a közép- és nagyobb szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai részéről történik egyre több figyelemreméltó kezdeményezés. Az utóbbi hónapokban igen eredményes munkát végez e téren *Veszprém állomás* szakszervezeti bizottsága. A választás előkészítése mintaszerüen halad.

— Mi a jó eredmények titka? — kérdeztük *Farkas Lajos* szb-elnöktől, aki immár hét éve, 1952 óta irányítja a szakszervezeti bizottság munkáját.

— Ez egyáltalán nem titok. Talán azzal kezdeném, hogy szakszervezeti bizottságunk évek óta gondosan elkészített munkaterv szerint dolgozik — hangzik a válasz. — A munkatervben mindenkinek megszabjuk a feladatát. A végzett munkáról kéthetenként pontosan megtartott vezetőségi üléseken számolunk be. Ugyanitt beszeljük meg a soronkövetkező feladatokat is.

— Választási ütemtervünket, amely részletesen megszabja a tennivalókat, még március második felében elkészítettük. Bár állomásunkon május 10-én választjuk meg az új vezetőséget, mi azonban az ütemterv előirásai szerint, már április első napjaiban munkához láttunk. Elsőnek megbeszéltük a pártvezetőséggel, kikkel kívánjuk megerősíteni a bizalmi hálozatot, és kiket javasolunk az új vezetőségbe. Ezután hozzáfogtunk a bizalmiválasztások előkészítéséhez, meghallgatva a dolgozók véleményét.

A szakszervezeti bizottság tagjai 20 bizalmit készítettek fel, hogy számoljanak be csoportjuknak. Ezzel egyidőben a javasolt bizalmiak lényképét, az illető munkájának rövid jellemzésével, valamint a választás ütemtervével kitették a faliújságra, nyilvánosság elé. Hogy ez a kezdeményezés helyes volt, azt legjobban a választások sikere bizonyítja. A dolgozók a 20 bizalmit — miután azok beszámoltak a végzett munkáról — egyhangúlag megválasztották.

A bizalmiválasztásokat felhasználták a kongresszusi verseny jelentőségének méltatására is. Az eredmény? A forgalmi dolgozók, a kocsirendezők, váltóőrök és a kereskedelmi dolgozók vállalták, hogy tovább növelik eddig elért eredményeiket, a vasutasnapig — a múlt évihez hasonlóan — teljesítik az élüzemszint követelményeit, csökkentik az önköltséget, balesetmentesen dolgoznak, és menetrendszerint közlekedtetik a személyvonatokat.

Beszélgetés közben az új vezetőség összetétele is szóbakerült. A 11 tagú vezetőségbe csak *Pető András* bérfelelős helyett javasoltak új tagot. *Pető András* maholnap nyugdíjba megy. Egyrészt ezért, másrészt pedig elfoglaltsága miatt, nem tud kellően részt venni a szakszervezeti bizottság munkájában. *Pető bácsi* rendes, becsületes ember. Személyes beszélgetésnél az idős gócponti anyagos megértette, hogy a szakszervezeti bizottságban ráháruló felelősségteljes munkát a jövőben még úgy sem tudná elvégezni, mint eddig.

Hogy milyen hatása van a munka nyilvánosságának, erre befejezésül még egy rövid történetet szeretnénk ismertetni.

A szakszervezeti bizottság az ellenforradalom után nagy gondot fordított a tagszervezésre. 1958 végéig az állomás mintegy 240 dolgozója közül egyedül *Schweitzer József* váltóőr nem tartozott a szervezett dolgozók közé. A szakszervezeti bizottság tagjai és a bizalmi szinte naponta beszélt vele. Hiába agitálták, hiába érveltek, hogy mit jelent szervezett dolgozónak lenni, ő hajthatatlan maradt. Ez év januárjában tört meg a jég.

A szakszervezeti bizottság hiradóján egy cikk jelent meg, amely azzal foglalkozott, mit jelent szervezett dolgozónak lenni. A cikk írója mindössze két mondatban emlitette meg, hogy az állomáson mindenki tagja a szakszervezetnek, csak Schweitzer József váltóőr nem. Schweitzernek hamar a fülébe jutott a dolog. S mivel önérzetén kivül dolgozótársai sem hagyták békén, egyik délután felkereste a szakszervezeti bizottságot és belépési nyilatkozatot kért.

Idejében elkészült a választás ütemterve

Győr állomáson június 10-én választják újjá a szakszervezeti bizottságot. A nagyforgalmú csomóponton komoly munkát igényel a választás előkészítése. Gondosan kidolgozott ütemterv nélkül szinte lehetetlen lenne a tömérdek feladatot elvégezni. Éppen ezért idejében, még március végén munkához láttak. Több mint hatoldalas ütemtervet készítettek, s azóta aszerint végzik munkájukat.

Mit tartalmaz az ütemterv? Már az első oldalon olvashatjuk, hogy a felkészülés idején fokozott gondot fordítanak a szocialista munkaversenyre, a termelési eredmények növelésére. Április 16-án vezetőségi, 20-án és 21-én bizalmi értekezlet szerepel az ütemtervben. A bizalmiak értekezletén a kongresszusi munkaverseny kiszélesítésének lehetőségeit és a választással kapcsolatos tennivalókat beszélték meg. A május 6-ra tervezett aktivaértekezleten is a kongresszusi versenyről, a választás politikai jelentőségéről kívánják tájékoztatni a dolgozókat, majd megválasztják a jelölőbizottságot.

Lapozzunk tovább az ütemtervben. A bizalmiak megválasztására május 12 és 16 között kerül sor. A bizalmiválasztás a kereskedelmi főnökségen mintaválasztással kezdődik. A küldöttek megválasztására is ezúttal kerül sor.

Győr állomáson eddig nem volt műhelybizottság. Május végén azonban a forgalomnál, a kereskedelmi főnökségen és a vonatkíséröknél műhelybizottságot választanak, hogy a jövőben eredményesebb munkát végezhessen a szakszervezeti bizottság.

Szó van az ütemtervben arról is, hogy az állomás különböző pontjain nyilvánosságra hozzák a bizalmiak és az új vezetőségbe javasoltak névsorát.

Az ütemtervből kiragadott néhány példa is azt bizonyítja, hogy *Győr állomás* szakszervezeti bizottsága gondosan felkészül a szakszervezet életében oly jelentős esemény, a vezetőség újjáválasztására.

A tapasztalat hiánya

Csorna GYSEV állomáson elsőnek az tünt fel, hogy a forgalomnál zömében fiatalok teljesítenek szolgálatot. A szakszervezeti bizottság elnöke, *Varsányi Lajos* szolgálattevő, akit a forgalmi irodában munka közben találtunk, is innen van még a 30-on. Miközben rendelkezett a választás előkészítéséről beszélgettünk. Csakhamar kiderült, hogy meglehetősen tervszerütlenül dolgoznak. Bár az április 10-én megtartott termelési tanácskozáson a jelölőbizottságot megválasztották, s a bizalmiválasztásokhoz is idejében hozzáfogtak, a felkészülés mégsem mondható kielégítőnek. Ennek két oka van. Egyik: *Varsányi Lajosnak* senki sem adott tanácsot a felkészülést illetően. A területi bizottságtól néhány irásos útmutatót ugyan kapott, személyesen azonban nem kereste fel senki. Másik: a szakszervezeti bizottság nem készített választási ütemtervet, így munkájukra a kapkodás, és a tervszerütlenség jellemző. A beszámoló elkészítését is az utolsó hétre tervezték. Nem beszélve arról, hogy a választás és a kongresszusi verseny jelentőségének méltatásáról is megfeledkeztek.

A fiatal, még kevés élet- és mozgalmi tapasztalattal rendelkező szb-elnöknek nyújtson nagyobb segítséget a területi bizottság.

V. F.

Köszöntjük az édesanyákat

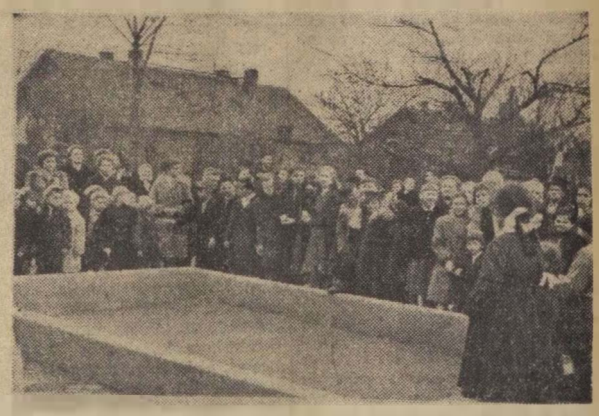
Az édesanyák ünneplésére, köszöntésére készülnek szerte az országban. Nem tulzás azt irni, hogy az anyák napja a legszebb, legbensőségesebb ünnepek köze tartozik, amelyet minden családban — ahol él az együvetartozás érzése — megünnepelnek.

Az életet adó édesanyákat köszöntjük ezen a napon. Mély szeretettel, megbecsüléssel és tisztelettel csókolunk kezet és nyujtjuk át viragunkat édesanyánknak, akik vigyázták első lépesünket, akik aggódva virrasztottak betegágyunk mellett és akik soha nem faradtak el, ha gyermekeikért kellett munkálkodni.

Az idei anyák napja vidámabb lesz mint a többi. A proletárhatalom mindig nagy gondot fordított az anyák és különösen a sokgyermekes anyák támogatására. Az idén ez jelentős forint összegben is kifejezésre jut. Partunk teljesitette igéretét. Megtörtént a családi pótlékok emelése, melynek átadását a sokgyermekes és egyedülálló édesanyák élvezik.

A vasutas KISZ-szervezeteknél izgalommal teli titkolódzással készitik a meglepetést az édesanyáknak. A napközi-otthonokban az óvónénik közreműködésével a még gyakorlatlan, ügyetlen ujjacskák próbálnak papirból szivet formálni. És ezekben az apróságokban benne van szivük egész melege.

Ezen a napon száz és százezer gyermek tesz fogadalmat édesanyjának, hogy szorgalommal, becsülettel fogja végezni munkáját, hogy úgy fog tanulni, hogy édesanyja örömét lelje benne. Tartsuk meg igéretünket, hadd lássunk minél több mosolyt szeretett édesanyánk arcán.



Játszóteret kaptak a gyerekek az Északi Járműjavító lakótelepén. A szépen berendezett játszóteret a VIII-as pályamesteri szakasz dolgozói, valamint a közeli iskola VIII-os tanulói és tanárai építették.

Tengelyvizsgálat ultrahanggal

A közelmúltban megkezdte működését az ultrahang tengelyvizsgáló *a Lander Jenő Járműjavító VIII/a osztályán.*

Felkerestük *Lénárd Gyula* technikust, — aki már egy éve foglalkozik ultrahang kisérletekkel — hogy mondja el véleményét az új módszerről.

— Kulföldön már több helyen alkalmazzak ezt a készüléket. Lényege abban áll, hogy tetszőleges vastagságú és ha kell 5 meter hosszú tengelyt is meg lehet vizsgálni a készülék segítségével. Ha a tapogatófej által érintett tengelyrészekben bármiféle rendellenesség van az a készülék képernyőjén látható, és méretarányosan megállapitható a repedés pontos helye az anyagban. A munka jelenleg még a régi eljárással párhuzamosan folyik ellenőrzésképpen. Ha nálunk is bevállik, bevezetik a többi járműjavitókban. Igy lényegesen lerövidül a tengelyvizsgálat ideje

Bánki József

Vasutasok a mezőgazdaságért

A miskolci igazgatóság területén kommunista és pártonkivüli vasutasok az év elején arról tanácskoztak, hogy milyen módon segitsék a mezőgazdaság szocialista átszervezését. A tervek elkészültek és már a megvalósulás útján vannak.

A miskolci fütőház dolgozói a külsöbőcsi *Petőfi* és a belsőbőcsi *Haladás* Tsz-t patronálják. Értékes politikai segitséget nyújtottak a tsz megszervezéséhez. Ilyen irányú munkájuk még akkor sem maradt abba, amikor a tsz-elnököket megválasztották. De a fütőháziak a termelésben is segitik a közös utat választott parasztságot. A két termelőszövetkezet öntözési munkáihoz szükséges benzinmotor elromlott. Hat fütőházi munkás összesen 80 munkaóra alatt megjavította és most nagyszerüen működik. Két villanyszerelő és két segédmunkás 200 munkaórát dolgozott egy szállitószalag megjavitásán.

A tiszakarádi *Uj Élet* Termelőszövetkezet a *sátoraljaújhelyi fütőház* segitségét kérte. A fütőház dolgozói szivesen tettek eleget kérésüknek. Rendszeresen látogatják a tsz-t, segitik politikailag, de a gépek javitásából is kiveszik részüket. Egy traktor részére két darab gömbcsuklós féltengelyt készitettek. Most egy szekérhidmérleg alapozási munkájához nyújtanak müszaki segitséget.

A sárospataki fütőházból a bodrogolaszi Győzelem és a tolcsvai Szabadság Termelőszövetkezetbe látogatnak el a vasutasok, hogy támogatást nyújtsanak a közös gazdálkodáshoz. A vasutasok nagy segitséget nyújtanak ahhoz is, hogy a termelőszövetkezetek megismerkedjenek a gazdaságos és előirásszerinti szállitással is.

Uglyai Sándor,
Miskolc

Kalmár Lajos gépmester 24 éve készíti a vasúti és a MÁVAUT menetjegyeket a Jegynyomdában. Képünkön Czene József gépkezelővel a festékmű beállítását végzik.
(Kovács Géza felv.)

A szovjet vasutasok a 7 éves tervért

Irta: B. Krasznyikov, a Gudok főszerkesztője

I.

A Szovjetunió Kommunista Pártjának XXI. kongresszusa kidolgozta a kommunizmus építésének hétéves tervét, amely minden szovjet ember számára lelkesítő, fölemelő dokumentum.

Hétévi — csupán hétévi — nem könnyü, de lelkesítő, megfeszitett, de örömmel eltöltő munka. — és a kommunizmus a mi országunkban már nemcsak látható vonalakban lesz meg, mint ahogy azt ma mondjuk, hanem ezek közül a vonalak közül számos reálisan érzékelhetővé, tényekké válik, olyan tényekké, amelyek gyakorlatilag megerősítik a kommunista rendszert.

A hétéves tervben többek között szó van az élelmiszerbőség megteremtéséről, egész sereg ásvány kiaknázásáról, sokféle berendezés gyártásáról és ami a fő az újratermelés eszközeinek felhalmozásáról, gépekről, amelyekkel új gépeket állitanak elő, gépcsoportokról, amelyek energiát termelnek. Egész sor olyan intézkedés születik, amely hivatott biztositani a termelés hatalmas iramú fejlődését és a termelési erők kihasználását az ország népgazdaságának további gazdagitására, hogy a legközelebbi jövőben teljességgel kielégithessük a dolgozók tetszésszerinti szükségleteit.

A hétéves terv arról szól, miként szervezzük a nép alkotó tevékenységét, hogy minden egyes ember képességeinek megfelelően szolgálja a kommunizmus építésének ügyét.

★

Kétségtelen, hogy a számok nyelve száraz nyelv. Mégis minden szovjet ember úgy fogadta a hétéves terv számait, mint egy poetikus elbeszélést a közeli jövőnkről, mint ami a szivhez a legközelebb áll és számára a legdrágább. Sőt a nép maga is megvitatta ezeket a számadatokat, a párt tanácskozott ezekről a néppel mielőtt azokat a kongresszus elfogadta volna.

Sok dolog jobban megérthető összehasonlitás révén. Igy például, bármennyire is nagyok az első szovjet ötéves tervek, milyen kicsinyeknek tünnek azok számadatai, ha összehasonlitjuk a hétéves terv adataival.

Hruscsov elvtárs a kongresszuson tett jelentésében rámutatott arra, hogy az első ötéves terv utolsó évében (1932) az ipari termelés növekedésének egy százaléka a mai árakban körülbelül 800 millió rubelt tett ki. 1959-ben pedig túlhaladja a 19 milliárd rubelt. Vagy: csupán a vaskohászati üzemek építésére és rekonstrukciójára nagyobb befektetést irányoztunk elő, mint amennyit az elmúlt 30 év alatt ilyen célra fordítottunk.

★

Igen természetes, hogy az ipari termelés óriási méretei, a mezőgazdasági termelés emelkedése, egész népgazdaságunk fergeteges fejlődése a vasúti szállitások szakadatlan növekedését fogja előidézni. *Vasutainkon csupán a teherforgalom gyarapodása az elmúlt két esztendő alatt túlszárnyalta Anglia, Franciaország, a Német Szövetségi Köztársaság, Olaszország és Európa összes többi kapitalista országának forgalmát együttvéve.*

Még hatalmasabb iramú lesz a következő évek fejlődése: *a szovjet vasút teherforgalma növekedésének minden egyes százaléka a hétéves terv alatt 13 milliárd tonna-kilométert fog kitenni.* Ez csaknem kétszerese annak, mint amennyit a teherforgalom növekedés egy százaléka jelentett az elmúlt hét esztendőben.

Minden ember előtt világosan kell állni, hogy a teherforgalom mérete egyik kifejezője a szocialista gazdálkodás hatalmas iramú fejlődé énck A teherforgalomban, mint egy tükörben visszaverődik a népgazdaság ágazatai, az ország körzetei és a szocialista tábor országai közötti gazdasági kapcsolatok bonyolult összessége és sokfélesége.

★

A szállitásnövekedés méreteire jellemzők a következő adatok: a Szovjetunió vasúti teherforgalma 1965-ben eléri az 1800—1850 milliárd tonnakilométert, ugyanakkor, amikor a világ összes országai vasúthálózatának teherforgalma 1672 milliárd tonnakilométert tesz ki, köztük az Amerikai Egyesült Államoké 915 milliárdot (1955. évi adatok). Ennél tekintetbe kell venni, hogy a Szovjetunió vasutainak hossza a hétéves terv végén hozzávetőlegesen 130 ezer kilométer lesz, míg a világ többi vasúthálózatának kiterjedése 1171 ezer kilométer, köztük az Egyesült Államoké 355 ezer. A Szovjetunió vasutai tehát nem sokkal haladják túl az egész világ vasúthálózatának 10%-át, mégis az ország gazdasági fellődésének eddig nem látott iramát eredményeképpen *a hétéves terv végéig a szovjet vasutak túl fogják szárnyalni az összes külföldi országok korszerű teherforgalmát és kétszeresen felülmúlják a leghatalmasabb kapitalista országnak az Amerikai Egyesült Államoknak teherforgalmát.*

De a dolgok ilyen állása mellett is országunk vasutainak részesedése az általános teherforgalomban 81%-ról 73-ra csökken. Miért? Azért, mert nagy iramban fejlődik a tengeri, folyami, csővezetéki, gépkocsi- és légi közlekedés is. Például a kőolajipar fergeteges fejlődése függvényeként csaknem háromszorosára emelkedik a csővezetékek hossza, a továbbított olajmennyiség pedig öt és félszeresére fog emelkedni.

(Folytatjuk)

A pártkongresszus tiszteletére

Alig néhány hete indult meg a kongresszusi munkaverseny, és máris nagyszerű eredményekről számolnak be munkáslevelezőink.

SZOB ÁLLOMÁS első negyedévi tervét 106.3 százalékra teljesítette, és megnyerte a *Sturovóval* folytatott nemzetközi párosversenyt. A siker egyik titka, hogy a végrehajtó szolgálat minden dolgozójának zsebében ott van egy kis karton, amely tartalmazza a budapesti igazgatóság célkitűzéseit és azt is, hogy a célkitűzés teljesítése érdekében kinek milyen eredményt kell elérnie. Az állomás kollektívája a többi között vállalta, hogy a kocsimozgatási tervet május elsejére és a vasutasnapra 104 százalékra, a pártkongresszusra pedig 106 százalékra teljesíti. Május elsejére a személyvonatok 97 százaléka, a vasutasnapra 98 százaléka, a pártkongresszusra 100 százaléka fog menetrend szerint közlekedni. *A verseny nyilvánossága jó.* Az eredményeket naponta értékelik, hogy a dolgozók figyelemmel kísérhessék, hogy állnak a vállalások teljesítésében.

FERENCVÁROS FŰTŐHÁZ munkásai, műszaki vezetői a társadalmi szervek támogatásával az első negyedévben több mint három és félmillió forintot takarítottak meg.

A MISKOLCI IGAZGATÓSÁG vontatási szolgálata március hónapban rekord eredményt ért el. Az eddigi legmagasabb teljesítményt — amelyet 1958. október havában értek el — 2.8 százalékkal túlteljesítették. Márciusban 4300 tonna szenet takarítottak meg. Valamennyi fűtőház dicséretes munkát végzett, de kiemelkedik az élüzem címmel kitüntetett *miskolci fűtőház* kollektívája. *László József* mozdonyvezető. *Sikora András* és *Pajkos József* fűtőkkel 100 etkm. tervüket 123 százalékra teljesítették és 34 tonna szenet takarítottak meg. *A bánrévei fűtőháznál Tóth II. László* mozdonyvezető és *Jokkel László* fűtő 121 százalékra teljesítették 100 etkm. tervüket, és 16.5 tonna szenet takarítottak meg.

A GAZDASÁGI VASUTAKNÁL is jelentős kezdeményezések születtek a pártkongresszus tiszteletére. A termelési tanácskozásokon a dolgozók hasznos javaslatokat tettek. A felajánlások a bevételi terv teljesítésére, az önköltség csökkentésére, a menetrendszerűség biztosítására, a vonó- és vontatott járművek jó kihasználására, a javításos járművek műhelyi átfutási idejének csökkentésére és a felújítási és beruházási tervek teljesítésére irányulnak.

A BUDAPESTI IGAZGATÓSÁG forgalmi dolgozói említésre méltó munkát végeznek a kongresszusi verseny sikere érdekében. Elfogadott „elv" volt, hogy nagy késéssel közlekednek *a körvasúti* fordák. A III. osztály dolgozói elhatározták: mindent elkövetnek, hogy ezt az úgynevezett „elvet" megdöntsék. Először a bevezetett fordák közül az első öt gyorsteher vonathoz csatlakozó gyüjtős fordákat terelték vissza a menetrendbe, helyszínen nyújtott segítséggel. Az öt fordához tartozó 38 vonat menetrend szerint rendesen közlekedett. Ez nagy hatással volt az igazgatóság területén közlekedő tehervonatok menetrendszerűségére. A forgalmi osztály dolgozói azonban nem elégedtek meg az eredménnyel, és újabb 14 nap alatt már 14 forda 73 vonatával közlekedett rendesen a Körvasúton. Az eredményeket tovább kívánják fokozni. Dicséretet érdemelnek a Körvasút dolgozói is. Kiemelkedő munkát végzett *Kocsis Sándor, Mihály György, Sziklai Ervin, Makkai Mihály, Gelencsér László* és *Vilonya Imre*.

A KELETI FŰTŐHÁZ ÉS VILLAMOSSZIN dolgozói közel *8 és félmillió* forint értékű felajánlást tettek a Központi Bizottság március 6-i határozatának megtárgyalása után. A többi között vállalták az I. típusú belsőtisztaságú kazánok számának emelését, mivel ez nagymértékben befolyásolja a széntakarékosságot.

A SZOLNOKI JÁRMŰJAVITÓBAN — nagyon helyesen — a munka jobb megszervezésével, új technológiai folyamatok bevezetésével segítik a verseny eredményességét. A *kocsiosztály* dolgozói — annak ellenére, hogy betegség miatt 7000 munkaóra kiesésük volt — 104,5 százalékra teljesítették tervüket. Most a *technológiai osztály* szovjet, cseh és német tapasztalatok alapján kidolgozta a szalagrendszerű kocsijavítás módszerét. Természetesen vannak még nehézségek. Ma még sok minden akadályozza a szalag zavartalan működését, de a kocsiosztály dolgozói nem félnek az újtól. Az új módszerrel lényegesen csökken a kocsik átfutási ideje. Érdeklődéssel kísérjük figyelemmel a kocsiosztály kollektívájának munkáját.

A SZEGEDI IGAZGATÓSÁG vezetői a területi bizottsággal karöltve a központi terv alapján kidolgozták azokat az irányelveket, amelyek alapján minden szolgálati ágnak ki kellett munkalni tennivalóját a kongresszusi verseny sikere érdekében. Ezt az irányelvet a dolgozókkal megvitatták és javaslataik alapján határozták meg a tennivalókat.

A pályafenntartási szolgálat célul tűzte az általános költségek öt, az önköltség félszázalékos csökkentését a termelékenység 2 százalékos emelését. A munkagépek kihasználási fokát a tavalyival szemben 5 százalékkal növelik.

A forgalmi szolgalat a többi között vállalta, hogy a személyvonatok menetrendszerűségének 98 százalékos betartása mellett a tehervonatok 80 százalékát menetrend szerint közlekedtetik.

A vontatási szolgálat elsősorban széntakarékossággal kívánja emelni az igazgatóság eredményeit. A többi szakszolgálat is kiveszi részét a nemes vetélkedésből.

GYÖNGYÖS ÁLLOMÁSON az utóbbi időben fellendult a versenymozgalom. A szakmai vezetés a pártszervezettel és a szakszervezeti bizottsággal karöltve segíti a dolgozókat munkájuk végzésében. A faliújságon keresztül is érvényt szereznek a munka nyilvánosságának, így a dolgozók tájékozottak a problémákról és a feladatokról. A jó együttműködés eredménye, hogy a legutolsó állomásvizsgálaton — tizenöt év után először — ötös lett az állomás.

Miért nem segítenek az illetékesek?

Az elmúlt napokban *Selyp* állomásra utaztam, hogy segítséget nyújtsak a szakszervezeti választások előkészítéséhez és lebonyolításához. Régen utaztam már ezen a vonalon és érdeklődéssel szemléltem, hogy milyen változás történt az utóbbi években. Hatvanba érve büszkeséggel teli öröm fogott el. Szembetűnő volt az a fejlődés, amely ezen a szakaszon történt a pályafelújítás, a biztonsági berendezések és más berendezések vonalán.

Sajnos nem ezt tapasztaltam, amikor Hatvanból tovább utazva *Lőrinczi* állomásra érkeztem. Nem nagy állomás, de havonta 2500 kocsit mozgatnak meg itt a vasutasok. Az állomásfőnök irodája egyben raktár-, váltókezelő-, málházó- és forgalmi szolgalattevő helyiség. Velemenyem szerint ez helytelen.

Egyszer már vittek az állomásra egy vagon téglát, hogy új helyiségeket építsenek, de egy idő múlva elfuvarozták. Ez annál érthetetlenebb, mert van ott két vasutas, akinek eredeti szakmája kőműves és vállalták, hogy társadalmi munkában elvégzik az építést.

Reméljük, az illetékesek felfigyelnek a lőrincziek problémájára és segítenek mielőbb megoldani.

Huszár József
Budapest

MIKOR KAP TÉRVILÁGÍTÁST A PÁPAI ÁLLOMÁS?

Évek óta problémát okoz Pápán, hogy a meglehetősen nagy területű állomáson nincs megfelelő éjszakai térvilágítás. Ha leszáll az éj, a kocsirendezők sötétben végzik felelősségteljes munkajukat. Még a felvételi épület előterén is tompa fénnyel égnek a villanyégők. Szerencsére a rossz világításból eddig baleset még nem származott, de ki tudja, hogy holnap, vagy holnaputan egy buckaban, vagy elhagyott féktuskóban nem botlik-e meg a sötétben is gyakorlott mozdulattal dolgozó kocsirendező, s egyensúlyát elvesztve nem kerül-e a szerelvény alá?

A legutóbbi állomásvizsgán a szombathelyi igazgatóság ellenőrei is megállapították, hogy a *rendezőn szükséges a világítás felszerelése*, s a megállapítás ki tudja már hányadszor, ezúttal is jegyzőkönyvbe került. Intézkedés azonban nem történt.

Ne várjunk addig, amig drága árat fizetünk ertel

Mit kell tudni a szocialista brigádokról?

A Szovjetunió kommunista brigádjai, majd a csehszlovák szocialista brigádok megalakitói hazánkban is követőkre találtak, elsőnek a termelő üzemekben.

Az utóbbi hetekben a vasút területén is alakultak már olyan brigádok, amelyek célul tűzték ki, hogy elnyerik a szocialista brigád címet.

A szocialista verseny új vonása, a szocialista brigádmozgalom alkalmas arra, hogy a dolgozók kezdeményező készségének növelését, a gazdaságos termelés, a technika feljesztése, a szakmai képzés, a fegyelmezett munka szolgalatába állítsuk. Éppen ezért a szocialista brigádmozgalom támogatása és kiszélesítése mind a mozgalmi szervek, mind pedig a szolgálati vezetők fontos feladata. A szocialista brigádmozgalom elterjesztését célszerű a már meglevő ésszerűsítő, önköltségcsökkentési és takarékossági brigádokra építeni.

Milyen követelmények teljesítése után lehet a szocialista brigád elnevezést odaitélni?

A követelményeket a következő három pontban foglaltuk össze:

1. Gazdaságos termelés, a technika fejlesztése, ésszerűsítések útján.

2. A szakmai képzettség növelése, egymás politikai nevelése.

3. Munkamódszerek átadása, átvétele, fegyelmezett munka és egymás baráti segítsége.

A szocialista brigád címet lehetőleg féléves időszak munkája, a dolgozók véleménye alapján — termelési tanácskozásokon — az üzemek mozgalmi és gazdasági vezetői együttesen adományozzák. A címet addig viselhetik a brigád tagjai, amíg a célkitűzéseknek megfelelően tevékenykednek. Ezt ugyancsak bizonyos időszakonként — félévenként — célszerű felülvizsgálni.

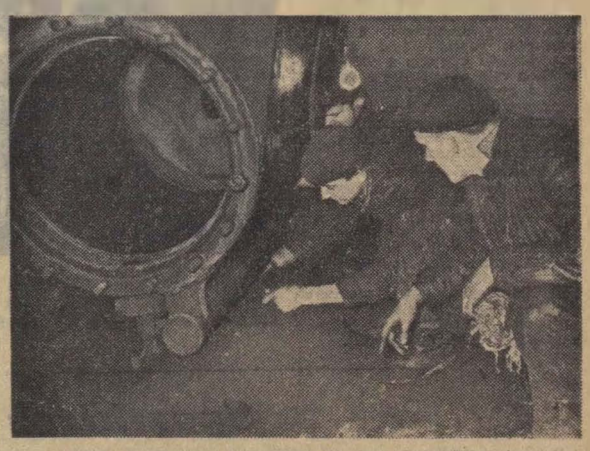
A kitüntetésnek elsősorban erkölcsi jellegét kell hangsúlyozni. Szakszervezeti bizottságaink e kitüntető címet elnyerő brigádoknak, illetve dolgozóknak zászlót, oklevelet adományozhatnak. A kitüntetés addig marad a brigád és a dolgozók birtokában, míg e megtisztelő címet kiérdemlik. Persze ahol megvan rá a lehetőség, pénz- és tárgyjutalomban is részesíthetik a szocialista brigádot. Az azonban nem lenne helyes, ha ezt meghatározott kerettel külön kezelnék.

Nem lehet egyetérteni a szocialista brigádoknak olyan formában történő szervezésével sem, hogy már megalakuláskor adományozzák ezt a címet. Az sem helyes, ha kizárólag kommunistákból, fegyelmezett, élenjáró dolgozókból hozzák létre a brigádokat. A gyengébbeket, a kevésbé öntudatos dolgozókat is be kell venni a brigádba. Ezzel elsősorban szakmai, politikai fejlődésüket segítik elő.

A kongresszusi verseny sikeres teljesítését kössük össze a szocialista brigádok egészséges szervezésével, a mozgalom kiszélesítésével.

A pécsiek törődnek a fiatalokkal

Mátrai Károly, a pécsi fűtőház mozdonylakatosa Tarlós Gyula és Faubl József tanulónak ad gyakorlati útmutatást a tápfej javításához.



Werdeker László kiváló dolgozó, Vaszner Vilmos és Szabadi János lakatostanulókkal hengercsap szerelését végzi

Bogdanovics Etelka Pécs állomás főtávírásza mindenkor lelkiismeretesen oktatja a hozzá beosztott fiatalokat.

(Kovács Géza felvételei)

Az önköltségcsökkentés és a gazdaságos vezetés problémái a vontatási szolgálatnál

A szakszervezet bér- és termelési osztálya mellett immár két éve eredményesen dolgozik az önköltségcsökkentési bizottság, amely több évtizedes gyakorlati tapasztalattal rendelkező nyugdíjas társadalmi aktívákból áll. Ez a bizottság kezdetben csak a járműjavítóknál foglalkozott az önköltség csökkentésével. A múlt év végétől azonban a vontatási szolgálatra is kiterjedt a bizottság hatásköre.

A bizottság az eltelt téli hónapokban a nagy és közép fűtőházakat látogatta meg. Örvendetes, hogy *egyetlen olyan fűtőház és műszaki kocsiszolgálat sem akadt, ahol elhanyagolnák a párt és a kormány határozatát az önköltségcsökkentést és a gazdaságosságot illetően.* Néhány fűtőháznál nagyon helyesen egész évre kidolgozták az önköltségcsökkentési tervet és az önköltségcsökkentési brigádot is megalakították. Ezzel szemben sajnos olyan példák is vannak, hogy a brigádok nem mindenütt végzik folyamatosan az önköltség vizsgálatát. Mondani sem kell, hogy az ilyen fűtőházaknál nem tud eredményt felmutatni a brigád.

Éppen ezért jó lenne, ha valamennyi fűtőháznál kidolgoznák intézkedési tervüket a megalakult önköltségcsökkentési brigádok, s ebbe olyan problémákat is feljegyeznének, amelyeket a gazdaságos üzemvezetés megkíván.

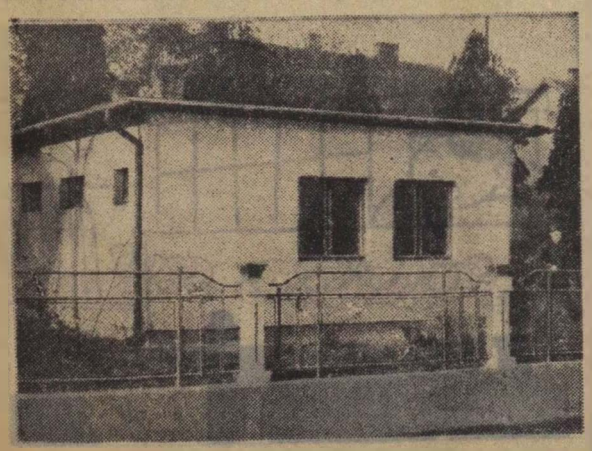
Most pedig néhány olyan tanácsot szeretnénk adni, amelyeket helyes, ha az intézkedési terv is tartalmaz.

A mozdonyreszortosok ellenőrizzék rendszeresen mozdonyaik teljesítményét, annak olaj- és szénfogyasztását. A fiókműhelyben se mulasszák el a mozdonyjavítási bárcák ellenőrzését és azokat aláírásukkal igazolják. Hasznos lenne egy szén- és anyagfelelős kijelölése is. Az elobbi a szén időrendbeli felhasználása, a mérlegelés ellenőrzése mellett a szertári szolgálattal együtt — tárolási szabály betartásáért is felelne. Az anyagfelelősnek pedig az anyagterv elkészítése mellett szoros kapcsolatot kell teremteni a szertari szolgálattal és a fiókműhely vezetőjével, hogy a javításhoz szükséges anyag időben a dolgozók rendelkezésére álljon, továbbá a mosásra és időszakos javításra leállított mozdonyok se essenek ki a fordulóból.

Szükségesnek tartjuk egy cső- és energiafelelős kijelölését is. A *csőfelelősnek* mozdonyokon végzett kazánkovács munkák minőségi ellenőrzése, a csövek szakszerű lágyítása és ki-behúzása mellett azt is feladatul lehet adni, hogy a részlegvizsgára leállított mozdonyokból a mozdonykönyv csőhálózatában feltüntetett legrégibb csövekből ellenőrzés végett egyet-kettőt kihúzzon. Az *energiafelelős* feladata: a fogvasztás ellenőrzése és a tolatási órák mellékteljesítményének csökkentése.

A fűtőházak többségénél nem megfelelő a haszonkilométer és a mellékteljesítmények aránya, túl sok a gépmenet, az üres járat. Olyan fűtőházak is vannak, amelyek területén használható és ócskavas féleségek hevernek gazdátlanul.

Mivel az intézkedési terv egész évre megszabja a teendőket a gazdaságos vezetést illetően, a mozgalmi szervek segítségével el kell érni, hogy ne csak egy-két vezető törődjön az önköltség csökkentésével, hanem a fűtőház valamennyi dolgozója. Különösen sok segítséget nyújthat ebben a fontos munkában az oktatótiszt, aki úgyszólván nap mint nap foglalkozik a dolgozókkal. *Cs. M.*



Korszerű, egészséges otthont kaptak az elmúlt években Pusztaszabolcs állomás kocsirendezői

Képzőművészeti kiállítás a mátraházi üdülőben

A szakszervezet kultúrnevelési osztálya, nem hivatásos képzőművészek legjobb alkotásaiból kiállítást rendezett a mátraházi vasutas üdülő társalgójában. A nagyméretű, barátságosan berendezett társalgóban 40 különböző témájú festményt helyeztek el. A festmények nagy része részt vett a vasutasok nemzetközi képzőművészeti kiállításán, amelyet a múlt év végén Bécsben rendeztek meg.

Az április első napjaiban megnyílt kiállítás anyaga a tervek szerint hosszú ideig díszíti majd az üdülő társalgójának falait. S mint értesülünk, ez idő alatt az üdülőben pihenő dolgozók részére több alkalommal tartanak ismertető előadást a képzőművészetről. Az első előadást diafilmvetítéssel egybekötve, *Fischer Ernő* festőművész és tanár tartotta április 15-én. A forgalmistából lett festőművész a képzőművészeti alkotások szemléletéről beszélt, s a filmkockák segítségével magyarázta meg az érdeklődőknek, hogy tulajdonképpen mi a műalkotások lényege, hogyan születik meg egy-egy festmény, rézkarc stb.

— Mi a célja a mátraházi vasutas üdülőben megrendezett képzőművészeti kiállításnak? — kérdeztük *Kazás Istvántól*, a szakszervezet kultúrnevelési osztályvezetőjétől, aki *Kirschmayer Károllyal*, a szakszervezet központi képzőművészeti iskolájának vezetőjével részt vett az első előadáson.

— Egyrészt megismertetni és megszerettetni az üdülőben pihenő dolgozókkal a képzőművészetet, másrészt fejleszteni azoknak a látáskultúráját, akik a festészet, a képzőművészet iránt érdeklődnek. Erre a célra nagyon alkalmas a mátraházi üdülő gyönyörű társalgója.

Hogy a kiállítás valóban hívén szolgálja a kitűzött célt, arról személyesen is meggyőződhettünk. A társalgóban tett látogatásunk során is érdeklődéssel nézegették a kiállított képeket a dolgozók.

Idejében szerezzük be a téli tüzelőt

Az elmúlt év végén sok zavart okozott, hogy a dolgozók nem kapták meg igényelt téli háztartási tüzelőjüket. Mi volt ennek az oka? Mindenekelőtt az, hogy az igénylők mintegy kétharmada az év utolsó hónapjaira hagyta a tüzelő beszerzését. Mivel a bányák a tél küszöbén sem termelnek több szenet, mint a nyári hónapokban, a TÜKER-telepek egyszerre nem tudták az igényeket kielégíteni. Előfordult, hogy sokan hetekkel a tél beállta után jutottak csak hozzá az igényelt tüzelőhöz.

Hogy az elmúlt évihez hasonló eset az idén ne fordulhasson elő, az anyagellátási igazgatóság felhívja a vasutas dolgozók és a nyugdíjasok figyelmét, hogy ez évi tüzelőszükségletüket lehetőleg a nyári hónapokban szerezzék be. *Az 1959. évi háztartási tüzelőanyag beszerzésének ideje már április 1-én megkezdődött.*

Népgazdaságunk, ezen belül a MÁV, a részletes háztartási tüzelőanyagakciót az idén 250, 500 és 750 forintra kiterjesztette. Az új rendelet módot ad arra, hogy a vasutas dolgozók — nyugdíjasok is — *1959 60. évi tüzelőanyagszükségletüket részletfizetéses és készpénzes tüzelőjegyre egyaránt szeptember 30-ig korlátozás nélkül megvásárolhassák.* Éljenek tehát a lehetőségekkel és családjuk érdekében ne halasszák meginf novemberre vagy decemberre a téli tüzelő beszerzését.

Régi panasz vár orvoslásra

Dombóvár vasutasai már régen kifogásolják, hogy a Lepsényig közlekedő 6062/61. sz. vonatnál igen sok a szolgálat. Sokat törték a fejüket, hogyan lehetne a 26—28 tengelyen töltött órát közbeeső pihenővel lerövidíteni.

Úgy gondolják vonatkísérőink, hogy most az új menetrend-készítésnél lehetne a bajon segíteni.

A sok javaslat közül néhányat megemlítek: Kérik a dolgozókat, hogy az említett vonatot hadd vigyék Veszprémküsőig és ott lenne mód néhány órát a laktanyában pihenni. Másik javaslat, hogy Lepsényig menjenek, de akkor ott biztosítsanak részükre pihenőhelyiséget. Sajnos, ezek a javaslatok nem találnak meghallgatásra. Azt kívánják bevezetni, hogy a brigád önköltségbe jöjjön haza és egy másik önköltségbe menjen el Dombóvárról. Ez egyrészt nem gazdaságos megoldás, másrészt nem birja az állomás vonatkísérő létszáma sem.

Kérjük, hogy a menetrend készítői vegyék figyelembe a dolgozók javaslatait.

Bódogh Mihály
SZB-elnök, Dombóvár

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap 18. számában a következőket olvashatjuk:

„A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Kollégiumának határozata a mérlegbeszámolóval kapcsolatban.

1184/1959. Titkárság.

A KPM kollégiuma a folyó évi március hó 21-én tartott ülésén az alábbi határozatot hozta:

„A kollégium a minisztérium 1958. évi mérlegbeszámolónak adatai és a jelentés elemzése alapján megállapítja, hogy 1958-ban egészségesen fejlődött a tárca területén a gazdaságos működés. A minisztérium intézményei, vállalatai és üzemei közel 300 millió forinttal javították az 1958. évi eredményt. A minisztérium kollégiuma köszönetét és elismerését fejezi ki mindazoknak a dolgozóknak, akik ennek elérésében aktívan közreműködtek."

Meggyőződésem, hogy ez az elismerés az 1959. évi tervek túlteljesítéséhez, további ösztönző hatást gyakorol valamennyi vasutas dolgozó számára és elősegíti az eddiginél még jobb eredmények kialakítását.

Budapest, 1959. április 17.

Németh József s. k.
miniszterhelyettes,
a MÁV vezérigazgatója."

Kína

Kínában folyik a második nagy híd építése a Jangce folyón át. Ez a délnyugati *Csunking* tartományban épülő 820 méter hosszú híd több, ipari szempontból fontos vasútvonalat fog összekapcsolni.

Guinea

Guineának jelenleg csupán 662 km hosszú vasútja van. A bauxit- és timföldszállítás meggyorsítására tervbe vették, hogy 1960-ig egy 120 és egy 150 km hosszú vasútvonalat építenek.

NDK

A Deutsche Reichsbahn nyári menetrendje szerint egy fürdőexpressz fog közlekedni a Berlin—Lipcse—Karlovy Vary—Prága szakaszon. A vonat neve „KARLEX" lesz és 300 utas továbbítására szolgál.

HIREK

Különös vendég a vasúton

Április 18-át mutatott a naptár. Békés, szombat délelőtt volt. A korataveszi eső csendesen szitált. A vonatok és mozdonyok frissen mozogtak a Városligeti melletti vaspályán. Néhány pályamunkás gyanutlanul kopácsolt. A 182-es számú sorompóőrhely vasutasai — akik a Robert Károly-körút közúti forgalmát védik — mit sem sejtve ténykedtek és tiszteletet az ide-oda közlekedő járműveknek.

Egyszercsak... Uram fia — látják ám — hogy a sinek mellett a kitaposott keskeny ösvényen lassan cammog egy hatalmas fekete medve. Úgy ahogy mondom, medve. A feje csüngött és a mázsás tappancsai alól ki-ki perdült az olajos bagikő.

Kiabálás, riadalom támadt. Először a pályamunkások eredtek futásnak. A medve csak ment. Aztán az őrház személyzete kereste az egérutat. De a medve csak jött. Vasvillák, botok kerültek elő. Percek alatt csődület lett körülötte, de megközelíteni nem merték a tenyeres talpast. Mivel a medve idegeit sem fonják kötélből, megijedt és hüvelyknyi fogait villogtatva néhány ugrással — barlang hiányában — bemenekült az őrház „mellékhelyiségébe", pontosan oda, mely ebben a különös szituációban a legszükségesebb lett volna a megrémült embereknek. Hála az emberi találékonyságnak! Egy bátor vállalkozó rázárta az ajtót a szabadságot óhajtó 3 mázsás öreg mackóra. A vasutasok kipihenték magukat, visszatért az arcokba az élet színe, aztán jöttek az Állatkert dolgozói és becsalogatták egy nagy faládába az ősvadon őslakóját és vissza szállították az állatkerti rács mögé a különös vasutas vendéget.

— lyf —

* * *

— **Megkezdődött a világ legnagyobb vasútvonalának a 10 000** km hosszú Moszkva—vlagyivosztoki transzszibériai vasútvonal villamosítása. Ez a gigászi munka több évet vesz igénybe.

— **Eredményesen dolgozik** az utóbbi hónapokban a tapolcai fűtőház KISZ-szervezete. Az elért eredmények egyik fő részese Horváth József KISZ-titkár, akinek a vezetése alatt duplájára nőtt a KISZ-szervezet taglétszáma.

— **10 800 tonna szénmegtakarítást** vállaltak a szegedi igazgatóság mozdonyvezetői és fűtői a kongresszus tiszteletére.

— **Több mint másfélmillió devizaforintot takarít meg a MÁV** műanyagkutató brigádja azzal, hogy 50 000 kg import fémet műanyaggal helyettesít.

— **4 438 tonna szenet takarítottak** meg a kongresszusi verseny első szakaszában a dombóvári fűtőház vontatási dolgozói.

— **A Vasúti Főosztály MSZBT-szervezetének** rendezésében a villamos- és dieselvontatás időszerű kérdései címmel tartott jól sikerült előadást április 23-án Tóth Kálmán m. főtanácsos a főosztály kultúrtermében.

— **Kultúrműsorral és reggelig** tartó tánccal egybekötött családi estet rendezett a dolgozók és hozzátartozóik részére április 18-án Szeged állomás MSZBT-szervezete és békebizottsága.

— **Komplex-brigád alakult** Veszprém-külsőn a kongresszusi verseny irányítására. A brigád, amellett, hogy irányítja, segíti a versenymozgalom kiszélesítését, a dolgozók hasznos javaslatait és módszereit is közzéteszi.

— **Az eredmények növelésével,** a kulturális utazás feltételeinek biztosításával, a szállítási feladatok túlteljesítésével, fokozott tisztasággal készültek Szeged állomás dolgozói május 1 méltó megünneplésére. Ugyanakkor a szakszervezeti bizottság javaslatára egy önkéntes brigád alakult, amely sorra járta a szolgálati helyeket és meghívta a dolgozókat a május 1-i felvonulásra.

— **A termelőszövetkezetek megsegítésére** a szolnoki pályafenntartási főnökség 140 fős önkéntes munkabrigádot szervezett. A brigád tagjai összesen 300 munkanapot kitevő munkát vállaltak.

— **200 személyes gyermeküdülőt** épít a szakszervezet Balatonkenesén. Az üdülő építése már megkezdődött.

— **A miskolci terület gőckönyvtárosai** részére értekezletet tartottak Miskolcon a központi könyvtárban. A beszámolót Szép László, a központi könyvtár vezetője tartotta, utána értékelték az elmúlt negyedévben végzett munkát és megbeszélték a jövő feladatait.

— **Levelezés útján felvették a kapcsolatot** a Nyugati-pályaudvar vonatkísérői a Moszkva Kijevi-pályaudvar vonatkísérőivel. A kapcsolatnak az a célja, hogy megismerjék a szovjet vonatkísérők életét és kölcsönösen kicseréljék a munkában szerzett tapasztalatokat.

— **A magasabb termelékenység elérése érdekében a Miskolci Jármű**javítónál 1959. április 1-től bevezették a többteljesítményi bérezést.

— **Mintegy 10 millió forintos beruházással** új, korszerű felvételi épületet és vágányokat építettek Tiszapalkonyán.

A szerkesztőség üzeni

Liga József, Nagytétény. Intézkedés történt, hogy runajárandóságát megkapja.

Dancs József, Tapolca; Bódogh Mihály, Dombóvár; Bánki József, Budapest; Tótka Károly, Szeged; Huszár József, Budapest; Ugiyai Sándor, Miskolc; Szilágyi József, Budapest; Magyar András, Miskolc; Beró József, Budapest; Kismihók Róbert, Celldömölk; Hámor Béla, Budapest; Kovács István, Szob; Cseke Imre, Budapest; Vass Ernő, Gazdasági Vasutak; Fekete László, Miskolc; Szabó Pál, Budapest; Pataki József, Orosháza; Lándor Ernő, Budapest; Csomor János, Szolnok; Bezzeg Lajos, Gyöngyös; Sziládi Sándor, Szeged. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Bódogh Mihály, Dombóvár; Gálos Sámuel Dubicsány; Smidéliusz Sándor, Iszkár; Erdei Ferenc, Tiszabezdéd; Aranyos István, Budapest; Bognár Károly, Tapolca; Kerek Béla, Budapest. Panaszaikat megvizsgáljuk.

Bőltős Ferencné, Szolnok; Szabó Tibor, Budapest; Nagy Elemér, Fegyvernek; Lévai László, Miskolc. Leveleikre az illetékesek figyelmét felhívtuk. Lapunkban helyszűke miatt közölni nem tudjuk.

Lakáscsere

— **Elcserélném főútvonalon MÁV** bérházban lévő kétszobás összkomfortos házfelügyelőségemet (betegség miatt) egyszobás összkomfortos főbérletire, lehetőleg belterületen. Érdeklődni lehet a 11—27-es üzemi telefonon.

— **MÁV házban lévő** lakásomat elcserélném bárhol, csak vasutassal. Cím: XIII., Mautner Sándor u. 137. 1. ajtó. Érdeklődni bármikor lehet.

VASUTAS SPORT

A VIT-jelvényszerző versenyek elé

Az esős napok után hűvösre fordult időjárás sem tudja feledtetni a tavaszt. Hiába hűlt le a levegő, hiába mutat a hőmérő higanyszála éjszakánkint mínusz 1—2, napközben plusz 5—6 fokot, a természet sűrű lombokkal öltözteti fel a fákat, bokrokat. A sportpályák gyepszőnyege is új, búja zöld színt kapott.

Tavasz van, itt az ideje a sportolásnak is. A versenyzésre, a sportolásra, a labdajátékok mellett bő alkalmat nyújt a VIT jelvényszerző verseny. Annál is inkább, mivel a VIT-jelvény megszerzésének követelményeit nem lehet egy alkalommal teljesíteni. Aki jól akar vizsgázni, annak a versenykiírásban szereplő sportágakból gondosan fel kell készülnie, hogy a versenyeken minél több pont kerülhessen eredménylapjára.

Az üzemek és szolgálati helyek tömegsport bizottságai, a KISZ-szervezet vezetőségével közösen mozgósítsák mielőbb a VIT-versenyeken való részvételre a dolgozókat. A mozgósítás időszakában ne csak azokhoz jusson el hívó szavuk, akik sportolnak, részt vesznek valamilyen bajnokságban, hanem mindenkihez.

Különösen a fiatalok szeretik a felüdítő mozgást, a versengést, a játékot, a testi fejlődésnek, az egészség megóvásának egyik eszközét. Nem jók azok a sportvezetők, akik állandóan pálya és felszerelés hiányra hivatkoznak akkor is, amikor a tömegek sportjáról van szó. A VIT-versenyek programjában olyan sportágak szerepelnek, amelyek nem igényelnek különösebb felszerelést.

Az üzemek és szolgálati helyek tömegsport bizottságai, sportvezetői és KISZ-vezetői azon gondolkozzanak, milyen módon lehet minél több dolgozót kivinni a szabadba, a sportpályára, futni, ugrani, dobni. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy ahol szeretettel, szakértelemmel foglalkoznak a tömegsporttal, ahol hatékony agitációt folytatnak a dolgozók körében, ott nagyon szép eredményeket lehet elérni.

Mint már előző lapunkban is írtuk, sportvezetőink a KISZ sportfelelősök útján mielőbb szerezzék be a versenykiírást, az eredménylapokat és lássanak munkához.

Belgrád—Budapest országúti kerékpárverseny győzteselt ünneplik a Népstadionban. Az összetett versenyt Horváth Ferenc — középen — a BVSC tehetséges fiatal versenyzője nyerte

(MTI Foto Mikó László felv.)

Sporthírek

Üzemi labdarúgó bajnokságot írt ki Győr állomás szakszervezeti bizottsága. A kiírást *Hegyeshalomtól Bicskéig* megküldték a nagyobb állomásoknak. Egy állomás több csapattal is részt vehet a kétfordulós bajnokságban. A kisebb létszámú állomások pedig közösen indíthatnak egy csapatot. A bajnokság első három helyezettjét érem, illetve oklevél díjazásban részesítik

•

Vívópapák és vívómamák részére szülői értekezletet rendezett ápr. 18-án a BVSC vívószakosztályának vezetősége. A jól sikerült szülői értekezleten mintegy 300 szülő vett részt és hallgatta meg *Nedeczky László dr.* szakosztályvezető beszámolóját a vívóiskola eredményeiről és terveiről.

•

Szépen fejlődik a tornasport a Pécsi VSK-ban. Az utóbbi időben különösen nagy gondot fordítanak az utánpótlás nevelésére. Ebből a munkából derekasan kiveszi részét a szakosztály két edzője, *Várkői Ferenc* a férfi és *Horváth Leona* a női csapat edzője.

•

Legjobb férfiteniszezőink szorgalmasan készülnek a nemzetek közötti vasutas férfi teniszversenyre, amelyet június 29 és július 4-e között Prágában rendez meg az USIC.

*

Veszprém állomás szakszervezeti bizottsága az idén is megrendezi a már hagyományos május elsejei kövérek és soványak labdarúgó-mérkőzését. Előmérkőzésként Veszprém állomás és Veszprém-külső válogatottja mérkőzik. Ezenkívül májusban tömegtúrát terveznek a Bakonyba és a nagyvázsonyi Kinizsi-várhoz.

•

A IV. nemzetek közötti vasutas férfi sakkbajnokságon részt vett magyar vasutas csapat kedden este megérkezett Münchenből. A versenyzők a várakozásnak megfelelően kitűnő teljesítményt nyújtottak és megérdemelten nyerték meg az összesített pontversenyt. Csapatunk legfiatalabb tagja, *Dely Péter* magabiztos, higgadt játékával magasan kiemelkedett a mezőnyből. Dely szép és eredményes játékáért külön tiszteletdíjat kapott. Dicséret illeti a csapat többi tagját is.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség:
Budapest. VI., Benczur utca 41
Telefon:
424—184. üzemi 24—41. 38—06
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest. VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály

Éber dolgozók

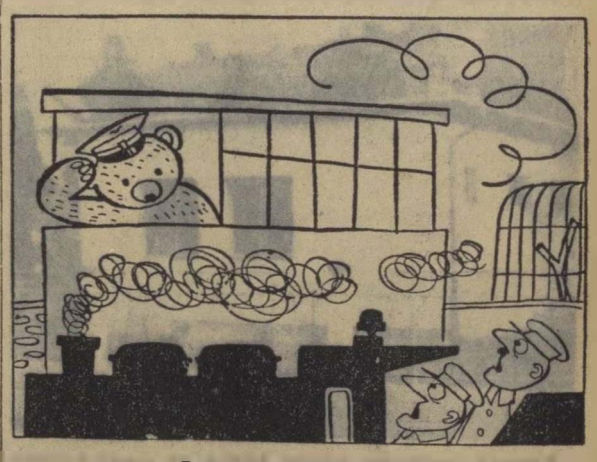
A napokban két tolvajt fogtak el a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* dolgozói. Az egyik tolvajt *Andrényi Józsefné* és dolgozótársai csípték nyakon. Andrényiné munka közben arra lett figyelmes, hogy az egyik új kocsiban egy idegen férfi a függönyöket dézsmálja. Azonnal hívta dolgozótársait, akik körülfogták a kocsit, majd értesítették a rendőrséget. A tolvajt bekísérték az őrszobára.

•

Katona II. József villanyszerelő is munka közben vette észre, hogy abban a szerelvényben amelyet már megjavított és levilágított, valami nincs rendben. Lesben állt, és csakhamar sikerült elfognia az izzólámpákat kiszerelő tolvajt, egy fiatalembert, aki hasonló sorsra jutott, mint a függönyöket dézsmáló társa.

Dicséretet érdemelnek a Keleti Műszak éber dolgozói, akik munka közben nyitott szemmel járnak és mindent elkövetnek azért, hogy a nép vagyonának fosztogatói az őket megillető helyre kerüljenek.

LŐWI BÉLA



Őrház az Állatkert mellett

(Pusztai rajza)

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. MÁJUS 16.

A pártkongresszus tiszteletére

Szerencstől Hidasnémetiig

Aki végigutazik a *szerencs—hidasnémeti vonalon*, az nemcsak a táj szépségeiben gyönyörködhet. Szinte szembetűnő a vasutasok odaadással, kedvvel végzett munkája is.

Ha az utasnak ideje van hosszabb szemlélődésre, hamarosan meggyőződhet arról, hogy a versenyszellem az, ami felvillanyozza a vasút dolgozóit, hogy őszinte akarással, munkálkodnak azon, hogy a pártkongresszus tiszteletére kiváló eredményeket érjenek el.

Szerencs, Mád

Szerencsen termelési tanácskozáson beszélték meg a dolgozók a tennivalókat. A tanácskozáson részt vett a területi bizottság és az igazgatóság képviselője is. A dolgozók nemes vetélkedésre keltek egymással, hogy jó munkával juttassák kifejezésre a párt iránti hőségüket, szeretetüket. Az első negyedév eredményei biztatóak. A fajlagos kocsimozdítást 103,5, a vonatok terhelését 112,5, a személyvonatok indítását 107,1, a tehervonatok indítását 118,6, a kocsitartózkodási átlagot 96,3, a kocsikihasználást 101,8 és a kocsikifutást 108,9 százalékra teljesítették.

Szerencset elhagyva, vonatunk hazánk egyik legszebb vidékén halad velünk, a *Sátoros hegy* szélén. *Mádot* elhagyva, feltűnik a kaolinőrlő messziről fehérlő ipartelepe. Ezen a vonalszakaszon a bányákból kitermelt útburkoló kő elszállítása hárít jelentős feladatot a vasutasokra, hiszen a bányászok is több és jobb munkával készülnek a kongresszusra.

Egy kis emelkedő után beérünk a vonal egyik jelentős állomására, *Abaújszántóra*. Gépkezelés közben jut idő néhány szót váltani *Detrik Béla* állomásfőnökkel. Örömmel újságolja, hogy a személyvonatok menetrend szerinti indítása 100, a kocsitartózkodás 106,5, a kocsimozdítás 90,2, a kocsikihasználás 98,7 százalékos.

Az állomás forgalma az utóbbi időben jelentősen megnövekedett. Naponta 30—35 kocsi kerül megrakásra, míg Boldogkőváralján mintegy 20 kocsi. Ötletes feliratok hívják fel az utazóközönség figyelmét a rendre és a tisztaságra is. Pl.: *„A szemét a pad alatt is szemét!"*

Rövid ittlétünk alatt azt is megtudtuk, hogy a pályamunkásoknál is él a versenykedv és emellett szabad idejükben olvasni szeretnek. A pft. szakaszon a szerencsi góckönyvtárnak letéti könyvtára működik. Boldogkőváralja állomásvezetője örül, hogy ivóvízhez jutott az állomás.

Hidasnémeti

Vonatunk több kis állomás után átdübörög a *Hernád*-hídon és befut *Hidasnémeti* állomásra. Ami legelőször szembetűnik, a rend és a tisztaság. A hidasnémetiek szeretik a kultúrát, a sportot, de azt is jól tudják, mindezek alapját a jó munka adja. Ezt a felfogásukat visszatükrözik termelési eredményeik: a fajlagos kocsimozdítást 104, a kocsitartózkodást 100,2, a személyvonatok menetrend szerinti indítását 105,2, a tehervonatokét pedig 110,2 százalékra teljesítették.

A tapasztaltak bizonyságai annak, hogy a mellékvonalak dolgozói sem akarnak elmaradni a nemes vetélkedésben.

N. P.

Beszéljenek a számok

A debreceni és nyíregyházi fűtőház dolgozói megérdemelnék, hogy munkájukról szép színes írásban számoljak be. Sajnos nem kenyerem az újságírás, csak mint a szakma szerelmese vizsgáltam munkájukat és mint a szakszervezeti társadalmi munkatársa próbálom néhány szóval, konkrét adattal dokumentálni azt a nagyszerű munkát, amelyet most a kongresszusi verseny során végeznek.

DEBRECEN

A debreceni fűtőháznál a 100 etkm teljesítményt 1958 első negyedévével szemben az idén 386 ezer 100 etkm-rel túlteljesítették.

Az átlagos terhelés 1958 első negyedévében 926 tonna volt. Ez a szám 1022 tonnára növekedett. Fajlagos szénfogyasztásuk 7,16 kg. Ilyen teljesítmények mellett természetes, hogy a tervezett 116 000 tonna szabványszén-megtakarításból a fűtőházra eső részt 2397 tonnával túlteljesítették.

NYÍREGYHÁZA

Nyíregyháza fűtőháznál szintén jól alakulnak az önköltségcsökkentési tényezők. 100 etkm teljesítményük ez év első negyedében 344 759 tonnával több a tavalyinál. Átlagos terhelésük 597 tonnáról 695 tonnára emelkedett. A fajlagos szénfogyasztás 8,37-ről 6,74 kg-ra csökkent. Mindkét fűtőháznál eredményesen működnek az önköltségcsökkentési brigádok.

Ezeket a nagyszerű eredményeket csak úgy lehet megtartani, ha továbbra is azon igyekeznek a forgalommal karöltve, hogy minél több jól kiterhelt vonatot továbbítsanak.

Továbbra is ilyen lendülettel

Salgótarján külső pályaudvar dolgozói a pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásuk áprilisra eső részének minden pontját teljesítették. A mozgalmi és szakvonali vezetők mindent elkövetnek, hogy segítsék a dolgozókat adott szavuk betartásában. Ha a munka tovább is így halad, nem kétséges, hogy vállalásainkat túlszárnyalják.

Különösen *Kovács Pál* forgalmi szolgálattevő, *Bozó Antal* kocsimester, *Nagy Ignác* tolatásvezető, *Nagy László*, *Juhász Gábor* kocsirendezők, *Nagy Béla* váltóőr, *Ádám Ferenc* raktárnok, *Deák Ferenc* raktári munkás tűnt ki a verseny első szakaszában.

Hidvári István
Salgótarján

Gazdaságosabban

Már korábban hírt adtunk arról, hogy a *Szolnoki Járműjavító* dolgozói vállalták, éves tervük határidő előtti teljesítését. Az első negyedév eredményei azt bizonyítják, hogy becsülettel állják szavukat.

Az egész járműjavító figyelemmel kíséri az április elején bevezetett futószalagos kocsijavítást. Az új módszer bevezetésénél kiemelkedő munkát végzett a *Lendvai* brigád.

A pártbizalmiak és a szakszervezeti bizalmiak, felvilágosító munkájával sikerült elérni, hogy dolgozóink világosan látják, hogy a kongresszusi versenyben elsőrendű feladat a gazdaságosság javítása és a kifogástalan minőségű munka. *Hevesi Tóth András* bognár és *Molnár Ferenc* szekrénylakatos példát mutatnak ilyen téren is.

A bádogosok is dicséretes munkát végeztek, kivették részüket az önköltségcsökkentésből. Márciusban 164 tábla OH. bádogtető fedést végeztek el annak ellenére, hogy a brigádból két ember hiányzott.

Ha a járműjavító kollektívája továbbra is az első negyedévben tanúsított lendülettel végzi munkáját, nem kétséges, hogy a kongresszus tiszteletére tett fogadalmát becsülettel teljesíti.

Cseh Zoltán
Szolnok

Az egriek is élen akarnak járni

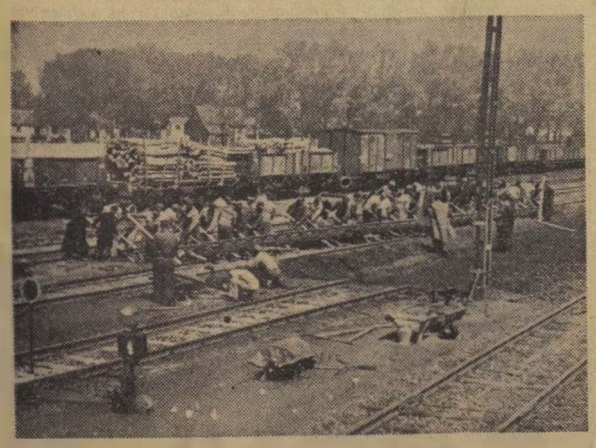
A párt és szakszervezet segítségével, *Pásztor Zoltán* állomásfőnök körültekintő irányításával Eger állomás vasutasai jó eredménnyel vesznek részt a kongresszusi versenyben. Április hónapban a fajlagos kocsimozdítást 106,9, a kocsitartózkodást 107,8, a kocsikihasználást 102,6 százalékra teljesítették.

A forgalmi dolgozóknál kiváló eredményt ért el *Bóta Sándor* forgalmi szolgálattevő és brigádja. Tervüket áprilisban 107 százalékra teljesítették.

A kereskedelmi szolgálatnál *Lovasi Imre* raktárnok jeleskedik. Nemcsak szakmai munkájával mutat példát, hanem mint szakszervezeti bizalmi is nagy gondot fordít a dolgozók ügyes-bajos dolgainak intézésére, nevelésére.

Az áruk gyors berakását *Mata János* átmeneszető raktárnok biztosítja jó szervező készséggel, de valamennyi dolgozó azon igyekszik, hogy balesetmentes, fegyelmezett munkával sikerre vigye a kongresszusi versenyt.

Dobó Sándor párttitkár
Eger



Az V-ös sz. pályamesteri szakasz dolgozói a tervezett határidő előtt elvégezték a kitérőcserét Dombóvár állomáson. Ezzel a kongresszusi versenyben április hóra vállalt kötelezettségeiket is maradéktalanul teljesítették

(Mező László felv.)

Az európai szakszervezetek és dolgozók béketalálkozója

A *Szakszervezeti Világszövetség* felhívására Európa dolgozóinak és szakszervezeteinek képviselői május 8—10-ig az *Odera—Neisse* békehatáron levő *Görlitzben* konferenciára ülnek össze, hogy hitet tegyenek a *Németországgal* kötendő békeszerződés, a leszerelés és az atomfegyverek eltiltása mellett.

A külügyminiszterek genfi tanácskozásának előestéjén tartott találkozó egyik állomása a szervezett dolgozók béke megóvására irányuló erőfeszítéseinek. Az európai országok dolgozói emlékeznek még arra, hogy 1945 februárjában — tehát még a háború alatt — *Londonban*, októberben pedig *Párizsban* az egész világ szakszervezeteinek képviselői arra kötelezték magukat, hogy egységben összefogva harcolnak az igazságos és tartós békéért, hogy mindörökre megakadályozzák a náci hadseregek lelkiismeretét terhelő szörnyű gyilkosságok megismétlődését.

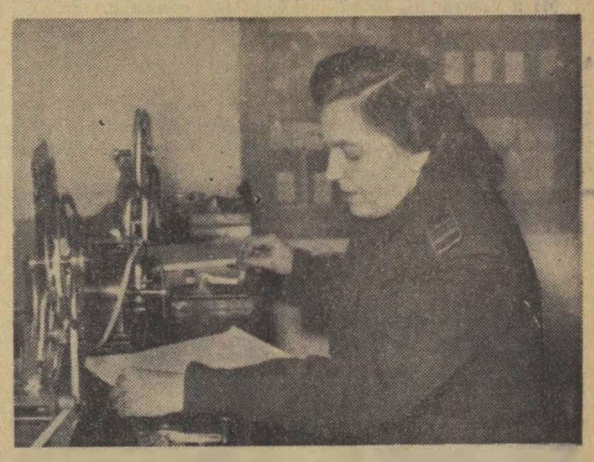
A görlitzi találkozó — amelyen a magyar vasutasokat *Gács László* elvtárs, a *Dunakeszi Járműjavító* SZB-elnöke képviselte, felhívással fordult a világ dolgozóihoz és szakszervezeteihez:

1959. május 15-től június 15-ig meg kell tartani a békehare hónapját.

E harcos megmozdulás idején Európa szakszervezetei és dolgozói állást foglalnak a német békeszerződés megkötése, a leszerelés, az atomfegyver eltiltása mellett, küldöttségeket, határozatokat küldenek *Genfbe* és követelik, üljön össze a kormányfők értekezlete.

A felhívás bizonyára nagy megértésre talál a vasutas-dolgozók között is, akiknek tízezrei nevében küldték el a békebizottságok szolidaritási táviratukat az európai munkástalálkozóra.

A munkáskonferencia emlékiratot juttatott el a genfi külügyminiszteri értekezlethez, amelyben kérik: *a külügyminiszteri értekezlet vegye figyelembe, hogy a népek békét és szavatolt biztonságot akarnak. Ne kíméljék a fáradságot, hogy döntő lépés történjék a nemzetközi feszültség enyhítésének és az európai béke biztosításának útján.*



Vörös Lászlóné Bp.-Angyalföld engedélyes távírása. Ha az állomás minden dolgozója az általa tanúsított lelkiismeretességgel munkálkodik, akkor Angyalföld ott lesz a kongresszusi versenyben élenjárók között

(Kovács Géza felv.)

Ismét a pécsiek nyerték a KPM és a szakszervezet elnökségének vándorzászlaját

A pécsi igazgatóság 1959. I. negyedévében végzett kiváló munkája alapján ismét elnyerte a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a szakszervezet elnökségének vörös vándorzászlaját.

Az egy mázsa mozdított súlyra eső bérköltség és a kocsitartózkodási idő csökkentésének, valamint a pályafenntartási terv teljesítésének kivételével a többi célkitűzésnél az előírt legjobb eredményt érték el.

A pécsieknek a kongresszusi verseny segítségével elsősorban a felépítmény és az iparvágány fenntartásánál mutatkozó lemaradást kell megszüntetniük.

Az ünnepélyes zászlóátadásra május 8-án került sor.

Felhívás Budapest szervezett dolgozóihoz!

Az utóbbi időben az illetékes hatósági szervek mellett egyre több társadalmi és tömegszervezet kapcsolódik ahhoz a mozgalomhoz, amely fővárosunk köztisztaságát van hivatva megjavítani.

E széleskörű mozgalomból kívánják kivenni részüket a szakszervezetek szakmaközi bizottságai is, amelyek sokoldalú tevékenységük mellett napirendre tűzték Budapest, illetve kerületeik köztisztaságának kérdését és máris több olyan kezdeményező lépést tettek, amelyek a szervezett dolgozók öntudatára és segítőkészségére támaszkodva jelentősen hozzájárulhatnak kerületeik, illetve fővárosunk közterületei esztétikai képének emeléséhez.

Ismeretes ugyanis, hogy Budapest az európai világvárosok között nem valami előkelő helyet foglal el közterületei tisztaságát illetően. S amilyen határtalan büszkeséggel tekintünk nagy alkotásainkra, egész városnegyedeket jelentő gyönyörű lakóház építkezéseinkre, a sortatarozások házainak szebbnél-szebb színpompájára, gyönyörű parkjaira, főútvonalaink neonfényű ragyogó megvilágítására stb., sajnos, ugyanakkor szégyenkeznünk kell — a külföldi vendégeink által is nemegyszer szóvátett — közterületeink tisztátlansága miatt.

Mindezekből az következik, hogy fővárosunk köztisztaságának megjavítása nem csupán hatósági probléma. Még kevésbé kampányfeladat. Ennek a kérdésnek a megoldását társadalmi ügynek kell tekinteni, s éppen ezért a budapesti szakmaközi bizottság felhívással fordul minden szervezett dolgozóhoz, hogy elsősorban saját maga és hozzátartozói kerüljék közterületeink elszennyezését, neveljenek másokat is a köztisztaság és a rend szeretetére.

Meg vagyunk győződve, hogyha Budapest 700 000 szervezett dolgozója e kérdésben maga is példamutatóan viselkedik, őrködik fővárosunk és lakóházaink tisztaságán, úgy nagymértékben hozzájárulhat a tisztasági mozgalom sikeréhez.

Szakszervezetek budapesti szakmaközi bizottsága

Még hallani fognak a berenteiekről

Öt esztendeje kezdte meg működését a berentei szénpályaudvar. Azóta sokat fejlődött, létszáma csaknem megháromszorozódott. A berentei vasutasok mindent elkövetnek, hogy a szénosztályozót zökkenőmentesen kiszolgálják.

Vajon milyen erő lelkesíti a dolgozókat? Első helyen kell említeni jól működő pártszervezetünket, s a kommunisták példamutatását. A szakszervezeti bizottság is gondot fordít a dolgozók problémájának megoldására, a szakvonali vezetéssel karöltve a gazdaságos, fegyelmezett munkára.

Nagy örömet okozott a 24 órás szolgálat megszüntetése. A távollakókat elhelyezték az állomásról. Igyekeztek a személyzetet a közelebb lakókból kialakítani, akiknek a részére különvonatot biztosítottak.

Ezeken kívül természetesen jó hatással voltak a párt és a kormány intézkedései is arra, hogy a berenteiek elhatározták, hogy kiváló munkával köszöntik pártunk kongresszusát.

Elsősorban a bányával fűzik szorosabbra a kapcsolatot, hogy minden kitermelt szén a rendeltetési helyére jusson. Segítjük a fiatalokat, hogy a kongresszus idejére a szakvizsgákat megszerezzék. Gondot fordítunk az állomás csinosítására és éberen őrködünk azon, hogy baleset ne forduljon elő.

Bízunk abban, hogy rövidesen, nagyszerű munkasikerekről adhatunk számot a Magyar Vasutas olvasóinak.

Krasznai László
Berente

Gazdaságosabb, minőségileg kifogástalan munkával előre a szakszervezet elnöksége kongresszusi zászlajának elnyeréséért!

MI AKADÁLYOZZA AZ ÚJÍTÓMOZGALOM FEJLŐDÉSÉT?

Nagy fontosságú anyag tárgyalását tűzte napirendre a pécsi területi bizottság: az újítómozgalom helyzetéről tanácskoztak és igyekeztek meghatározni azokat a tennivalókat, amelyek segítik a mozgalom fejlődését. A tanácskozáson megjelent és felszólalt *Soproni József* elvtárs, a szakszervezet titkára is.

A vitából kiderült, hogy a pécsi igazgatóság területén csökkent a beadott újítások száma. Bár érezhető, hogy *él az alkotókedv a dolgozókban, de nagyon gyakran nem érzik szükségét annak, hogy ötleteiket, javaslataikat újításként beadják.*

Mi az oka annak, hogy az egyén és közösség számára egyaránt hasznos mozgalom nem fejlődik a kellő mértékben, sőt, mint ahogy Pécs terület példája is mutatja, helyenként, esetenként visszaesést mutat?

Mi a visszaesés oka?

A hiba gyökere ott van — kristályosodott ki a vitában —, hogy *a mozgalom mind jobban elvesztette mozgalom jellegét* és valamiféle hivatali tennivaló bürokráciájába süllyedt.

Nemigen akad olyan vezető, aki tagadná a technika fejlődésének, az új, gazdaságos munkamenet felfedésének és bevezetésének szükségességét. Olyan sem akad, aki tagadná az újítómozgalom jelentőségét ebből a szempontból. Ezek után joggal várnánk, hogy minden erkölcsi és gyakorlati segítséget megadjanak az újítóknak. De a gyakorlat, sajnos, nem ezt mutatja. Szavakban elismerik a mozgalom jelentőségét, de sajnos, gyakori az olyan intézkedés, amely gátat vet a mozgalom terebélyesedésének.

Érdemes megemlíteni, hogy amikor racionalizálásról, létszámcsökkentésről volt szó, elsősorban az újítással foglalkozók sorait ritkították meg. Jelenleg az a helyzet, hogy az újítási előadók nagy részének a leterheltségi foka olyan magas, hogy az újításokkal csak az íróasztal mellől tudnak foglalkozni. Nem tanácskoznak az újítókkal, gyakran nem a helyszínen vizsgálják meg a javaslatot, nem ellenőrzik eléggé a gyakorlatot, hanem a papírok alapján döntenek. Nem csoda, hogy ilyen módon sok hiba csúszik az elbírálásba.

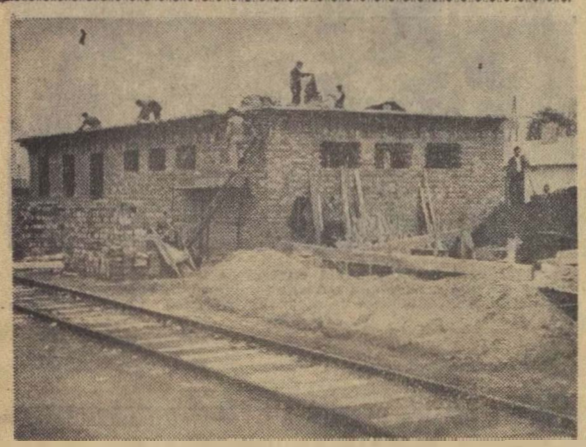
Az sem ritka eset, hogy az *újító nem győzi kivárni a döntést.* A pécsi területi bizottság tagjai elmondották, hogy bár gyakori, hogy indokolatlanul elhúzódik egy-egy újítás elbírálása, mégsem tudnak egyetlen olyan esetről sem, hogy valakit felelősségre vontak volna azért, mert túllépték a határidőt a döntés meghozatalánál.

Alapos indokolást

A munkát szaporítja a sok fellebbezés. Ennek egyik oka, hogy az újító — érthető módon — nehezen törődik bele javaslata elutasításába, a másik, hogy az elutasítások indoklása szűkszavú, gyakran érthetetlen, amit jogosan nem fogad el az újító. Arról nem is szólva, hogy a hozzáértés hiánya miatt értékes javaslatok is elutasításra kerülnek.

Ez azért fordulhat elő, mert a rendeletek ellenére, gyakran változnak az újításokkal foglalkozó személyek. Így nincs módjuk feladatukat — ami amúgy is elég sokrétű — kellően megismerni, tehát megfelelő segítséget sem tudnak nyújtani az újítónak.

A pécsiek erőfeszítéseket tesznek a hibák kijavítására, amik sajnos nemcsak a pécsi igazgatóságra jellemzőek, hanem az egész vasútra, mint ahogy azt a szakszervezet elnöksége február 23-i ülésén is megállapította. Az elnökség levélben kérte a miniszter elvtársat, hogy hozzon intézkedést a hibák megszüntetésére. A válasz nem sokáig váratott magára. Most az a fontos, hogy az intézkedések minél előbb a gyakorlatban is megvalósuljanak.



A Dombóvári Építési Főnökség magasépítési részlege építi Kurd-Csibrákon a felépítményi szakszertár, valamint a begesztő szakasz közös, korszerű étkező- és mosdóhelyiségét. A férfiak megelégedéssel figyelik az építkezést. Annál nagyobb az elkeseredése a dolgozó nőknek, mert részükre sem öltöző, sem mosdóhelyiség nem lesz az épületben. Nem lehetne ezen még az építkezés befejezése előtt segíteni?

(Mező László felv.)

Közgazdaszaink kiszámították, hogy a teherforgalom növekedésének minden egyes százaléka az 1959—1965. időszak alatt a vasúti fővonalak korszerű műszaki felszerelése

Mi lesz az Avar utca 2/b alatti vasutas lakóházzal?

Vöröstéglás falaival messziről felismerhető a *Naphegy* lejtőjén, a *Hegyalja út* és az *Avar utca* találkozásánál levő vasutas lakóház. Hetven család, nagyobb részt tényleges és nyugdíjas vasutasok lakják az egy- és kétszobás lakásokat.

A háború alatt több helyen megrongálódott öreg épületet még a *Déli Vasút Rt.* építette. A sok vihart megért épület nem tartozik a modern lakások közé, a lakók mégis szeretik. Szeretik, mert szép a környezete és ami a vasutasok számára még ennél is jelentősebb, egy ugrásnyira van a *Déli pályaudvartól.* Nem is akad a házban olyan lakó, aki örülne annak a hírnek, hogy a fővárosi tanács le akarja bontani az épületet...

— Nekünk megfelel az épület. Csak tűntessék el a lakásokból a dúcokat és cseréljék ki a födémet... Nincs ennek más hibája, csak a tetőzete ment tönkre. Ezt javítsák meg, ez fele annyiba sem kerül, mint egy új — 70 család részére alkalmas — lakóház építése.

Ilyen és hasonló megjegyzések hangzottak el a május 5-én megtartott lakógyűlésen. Meg kell mondanunk, nem alaptalanul. Az Épületfenntartási Főnökség ugyanis, hogy megelőzze a tetőzet beomlását, 1958 márciusában — 18 lakás kivételével — a földszinttől a padlásig aládúcoltatta a lakásokat. Ez a nem éppen látványos dekoráció, a lakók nem kis bosszúságára, azóta is ott éktelenkedik a szobákban, konyhákban, lépcsőházakban.

Előzzük meg a bajt

A lakások aládúcolása nemcsak mint látvány nem valami épületes, hanem veszélyes és egészségtelen is. Egészségtelen, mert nem lehet a lakásokban nagytakarítást végezni. A kiszáradt dúcok ujjnyi repedéseiben pedig alkalmas menedékhelyet találnak férgek, rovarok.

Nem beszélve arról, hogy milyen súlyos sérülést vagy kárt okozhat a lakásban, ha a sok dúc közül egy meglazul és a legcsekélyebb ütődés következtében kidől. Erre már volt példa. Szerencsére kár nem származott belőle. De ki tudja, hogy holnap vagy holnapután nem okoznak-e kárt a meglazult dúcok *Katonáéknál* és minden olyan családnál, ahol az apróbb gyerekek a figyelmeztetés ellenére is fogócskát játszanak közöttük.

Ki a felelős?

— Vajon ki a felelős azért, hogy ennyire elhanyagolták a megrongálódott tetőzet rendbehozását? — kérdeztük *Ander Istvántól,* a lakóbizottság egyik tagjától.

— Egy időben azt gondoltuk, hogy az Épületfenntartási Főnökség a ludas. Később azonban kiderült, hogy a vasút már korábban tervbe vette a födémcserét, de a fővárosi tanács városrendezési osztálya keresztülhúzta a tervet. Indok: városrendezési szempontból beleesik a zöldövezetbe és az épület is olyan állapotban van, hogy legcélszerűbb, ha lebontják. Persze, ez a döntés még nem végleges. Úgy tudjuk, a vasút vezetői megvétózták a fővárosi tanács döntését.

Valóban így igaz. A Vasúti Főosztály vezetői nem nyugodtak bele a döntésbe. Elsősorban azért, mert 70 családnak semmiképpen sem tudnának lakást biztosítani. Ugyanakkor a szakemberek szerint az épületnek olyan erős falai vannak, hogy akár két emeletet is ráépíthetnének.

A hosszú hónapok óta húzódó ügy jelenleg a legilletékesebb helyen, a *Minisztertanács Titkárságának tanácsi osztályán* van döntés végett. Meggyőződésünk, hogy rövidesen pontot tesznek a bonyolult ügy végére, s eldöntik, hogy mi lesz az Avar utca 2/b alatti vasutas lakóházzal.

Egy szerencsés nyertes

Bugyi Sándor főintéző, Szeged állomásfőnökhelyettese is régóta hive a lottózásnak. Munkahelyén és családjával kollektíven játszik, ezenkívül hetenként egyedül is kitölt egy szelvényt.

A 17. játékheten azután bekopogtatott ablakukon a szerencse. Bugyi elvtárs azzal a szelvénnyel ért el négyes találatot, amelyet egyedül töltött ki. A nyeremény 67 330 forint. Szép kis összeg.

Az állomáson sokan gratuláltak a szerencsés nyertesnek. A kíváncsi természetűek mindjárt meg is kérdezték, mire költi a nyereményt.

— A családomra. A gyerekek ruhát kapnak. Ezenkívül szeretnénk egy szép kombinált szekrényt és egyéb apróságokat, konyhafelszerelést vásárolni. Persze néhány ezer forintot elhelyezünk a takarékban is — volt a válasz.

T. K.

A szovjet vasutasok a 7 éves tervért

Írta: B. KRASZNYIKOV, a Gudok főszerkesztője

II.

mellett megkövetelné, hogy a vasúti közlekedés dolgozóinak a számát mintegy 20 000 emberrel növeljék és pótlólagosan évenként évenként legalább egymillió tonna szenet fogyasszanak el. Ez azt jelentené, hogy *a vasutasok létszámát a hétéves terv alatt, a mostani munkatermelékenység mellett mintegy 800 ezerrel emeljék és pótlólagosan 400 millió tonna szenet fogyasszanak el.*

És itt jön segítségül a vasutak gyökeres műszaki rekonstrukciója, mindenekelőtt a kistermelékenységű gőzvontatásnak villamosmozdony- és motorosmozdony vontatással való helyettesítése. A vasúti közlekedés műszaki átépítése magával hozza a termelékenység, a gazdaságosság lényeges emelkedését. Például minden motorosmozdony, tekintetbe véve a diesel-fűtőanyag fogyasztást, évenként 15 ezer tonnával csökkenti a vasút szénszükségletét.

Az új haladó vontatási módok előnyeiről meggyőz az eddigi tapasztalat is. Mint ismeretes, jelenleg villamos- és motorosmozdonyok bonyolítják le a teherforgalomnak mintegy 30 százalékát. Ennek eredményeként az utóbbi három év alatt az üzemi kiadásoknál a megtakarítás 9 és félmilliárd rubelre rúgott. Ez az összeg jóval túlhaladta azokat a kiadásokat, amelyeket ez alatt az idő alatt a rekonstrukcióra fordítottunk, beleértve a villamosmozdonyok és motorosmozdonyok árát is.

1965-ben a villamos- és motorosvontatásra átalakított vonalak hossza körülbelül 100 ezer kilométer lesz. A villamos- és motorosmozdonyok az egész teherforgalomnak nem 30, hanem 85—87 százalékát fogják lebonyolítani. Ez azt jelenti, hogy a hétéves terv alatt, az üzemi kiadásokban a megtakarítás eléri a 45 milliárd rubelt. A megtakarítás nemcsak fedezi a vasutak villamosításának és a motorosvontatás bevezetésének tőkebefektetését, hanem még pótlólagos megtakarítást is biztosít.

Hét év alatt a vasúti beruházások összege 110—115 milliárd rubel lesz. 85—94 százalékkal több mint az előző hét év alatt. Meg kell építenünk 9 ezer kilométer új fővonalat és körülbelül 8 ezer kilométer második vágányt, nem számítva azt a 3 ezer kilométer hosszú pályát, amelyet az eddig még érintetlen erdőrengetegek meghódítása végett helyezünk üzembe.

Önműködő térközbiztosítással és központi vezérléssel kívánunk felszerelni 18—20 ezer kilométer vonalat, a váltók tízezreit kapcsoljuk be az önműködő biztosító berendezésbe. Lényegesen emelkedni fog a munkák gépesítése.

A fergetegesen növekedő elegyáramlat szükségessé teszi a gördülőanyag állományának növelését is. A terv nemcsak a lényeges kiegészítést irányozza elő, hanem a struktúra jelentős átalakítását is. Az ujonnan üzembe helyezendő vasúti kocsiknak több mint 70 százaléka négytengelyes lesz. Nagyszámú hattengelyes nyitott teherkocsikat kapunk 95—100 tonna befogadóképességgel, tartálykocsikat 60 tonna raksúllyal, ezenkívül a specializált gördülőanyag sok más fajtáját. Meg fog kétszeresült személykocsik mennyisége.

A hatalmas gördülőanyagpark a gyorsabb forgalom, az intenzív áruforgalmi sűrűség természetesen fokozott követelményeket támaszt a pályafenntartási szolgálattal szemben is. Ezért nem véletlenül tervezik 70 ezer kilométer új, nehéztípusú sín lerakását és már meglevő hálózatra és meghozzá nagy részt kavicságyra.

★

Nemcsak a vasúti közlekedés technikájában megy végbe minőségbeli változás, hanem az emberek munkájában, mindennapi életében is. *Az új gépek és mechanizmusok bevezetésével fokozatosan megszűnnek egyes szakmák,* így például a váltóőrök, kocsirendezők, saruzók, váltókezelők, fűtők foglalkoztatása és keletkeznek mások, nagyobb képzettséghez kötöttek. Ugyanakkor megnő a kereslet egyéb szakmák, kiváltképpen az irányító állomány iránt.

(Folytatjuk.)

A Magyarországi Szocialista Szövetséges Tanácsköztársaság alkotmánya

Elfogadta a szövetséges tanácsok országos gyűlése 1919. június 23-án

A Magyarországi Szocialista Szövetséges Tanácsköztársaság alkotmányának alapelvei.

1. §. A Tanácsköztársaságban a proletárság minden szabadságot, jogot és hatalmat kezébe vett, abból a célból, hogy megszüntesse a kapitalista rendet és a burzsoázia uralmát; s ennek helyébe a szocialista termelési és társadalmi rendet tegye. A proletariátus diktatúrája azonban csupán eszköz mindennemű kizsákmányolás és mindenfajta osztályuralom megszüntetésére és előkészítése annak a társadalmi rendnek, amely nem ismer osztályokat és amelyben megszűnik az osztályuralom legfőbb eszköze, az állam hatalma is.

2. §. A Tanácsköztársaság a munkások, katonák és földmívesek tanácsainak köztársasága.

A Tanácsköztársaság a kizsákmányolóknak semmiféle tanácsban helyet nem ad.

A munkások, katonák és földmívesek tanácsaiban a dolgozó nép hozza a törvényeket, hajtja azokat végre és bíráskodik azok megszegői fölött.

A proletárság a tanácsokban gyakorol minden központi és helyi hatalmat.

3. §. A Tanácsköztársaság szabad népek szabad szövetsége.

A Tanácsköztársaság külpolitikája a világforradalom segítségével el akarja érni a dolgozók világának békéjét. Békét akar minden hódítás és hadikárpótlás nélkül, a dolgozók önrendelkezési joga alapján.

A világháborút előidéző imperializmus helyett a Tanácsköztársaság a világ proletárjainak egyesülését, szövetségét, a dolgozók nemzetközi tanácsköztársaságát akarja. Ezért ellensége a kizsákmányoló háborúnak, a népek minden elnyomásának és leigázásának. Az osztályállam külpolitikájának eszközeit, különösen a titkos diplomáciát elveti.

9. §. A Tanácsköztársaságban a munkásság gyülekezési szabadsága teljes. Minden proletárnak jogában áll, hogy szabadon gyülekezhessen és fölvonulásokat rendezhessen. A burzsoázia uralmának megtörésével elhárult a munkások szabad egyesülési joga útjából minden gát és a Tanácsköztársaság nemcsak megadja a munkásoknak és földmíveseknek a legteljesebb egyesülési és szervezkedési szabadságot, hanem egyesülési szabadságuk kifejlesztése és biztosítása céljából minden anyagi és szellemi támogatásban részesíti őket.

10. §. A Tanácsköztársaság megszünteti a burzsoázia műveltségi kiváltságát és megnyitja a dolgozók előtt a műveltség tényleges megszerzésének lehetőségét. Ezért a munkások és földmívesek számára ingyenes és a műveltség magas fokát nyújtó tanítást biztosít.

11. §. A dolgozók igazi lelkiismeretszabadságát azzal védi a Tanácsköztársaság, hogy elválasztja teljesen az egyházat az államtól, az iskolát az egyháztól. Vallását mindenki szabadon gyakorolhatja.

12. §. A Tanácsköztársaság a világ proletárjai egyesülésének a gondolatát hirdeti és ezért minden külföldi proletárnak megadja mindazokat a jogokat, amelyek a magyar proletárt megilletik és fölhatalmaz minden helyi tanácsot, hogy a külföldi munkásokat kérelmükre magyar honosoknak nyilváníthassa.

13. §. A Tanácsköztársaságban minden külföldi forradalmárnak menedékjoga van.

14. §. A Tanácsköztársaság nem ismer faji vagy nemzeti különbséget. Nem tűri a nemzeti kisebbségek bármilyen elnyomását és nyelvük használatának bárminő korlátozását. Mindenki szabadon használhatja anyanyelvét és minden hatóság köteles Magyarországon használatos nyelvek bármelyikén kiállított hozzátartozó beadványt elfogadni és mindenkit saját anyanyelvén meghallgatni és vele tárgyalni.

A dolgozó jogai és kötelességei a Magyarországi Szocialista Szövetséges Tanácsköztársaságban

4. §. A Tanácsköztársaság arra törekszik, hogy a dolgozók társadalmának tulajdonába jusson minden termelőeszköz a kizsákmányolás megszüntetése s a termelés szervezése és fokozása érdekében. Ezért köztulajdonba vesz a kisüzem keretét meghaladó minden mezőgazdasági, ipari, bánya- és közlekedési üzemet.

5. §. A finánctőke uralma azzal szűnik meg a Tanácsköztársaságban, hogy köztulajdonba mennek át a pénzintézetek és a biztosítótársaságok.

6. §. A Tanácsköztársaságban csak annak van helye, aki dolgozik. A Tanácsköztársaság elrendeli az általános munkakényszert, ezzel szemben megállapítja a munkára való jogot. A munkaképteleneket, valamint azokat, akik dolgozni akarnak, de aktívnek az állam munkát juttatni nem tud, az állam tartja el.

7. §. A dolgozó tömegek hatalmának biztosítása, a kizsákmányolók hatalma visszaállításának megakadályozása érdekében a Tanácsköztársaság felfegyverzi a dolgozókat és lefegyverzi a kizsákmányolókat. A Vörös Hadsereg a proletárság osztályhadserege.

8. §. A Tanácsköztársaságban a dolgozók véleményüket írásban és szóban nyilvánithatják, de megszünt a tőkének az a hatalma, amellyel a sajtót a kapitalista gondolkodásmód terjesztésének és a proletáröntudat elhomályosításának eszközévé alacsonyitotta. Megszünt a sajtónak a tőkétől való függése is. Minden nyomtatvány kiadásának joga a munkásság és a Tanácsköztársaság gondoskodik arról, hogy a szocialista eszme az egész országban szabadon terjedjen.

Vas István forgalmi szolgálattevő, Kőbánya-Kispest állomás dolgozója lelkiismeretes, éber szolgálattal azon munkálkodik, hogy elősegítse a kollektíva kongresszusi versenyben vállalt kötelezettségeinek teljesítését

(Kovacs Géza felv.)

A szakszervezeti választások tapasztalatai

Az első lépcsőben megtartott szakszervezeti vezetőségválasztó taggyűlések alkalmasak arra, hogy tapasztalatul szolgáljanak az ezután sorra kerülő választásokhoz.

Elsősorban azt kell leszögezni, hogy néhány kivételtől eltekintve, mindenütt az előre megállapított időben megtörtént a választás. Amennyire helyes volt az időpont betartása, ugyanolyan helytelen volt, hogy néhány helyen kellő előkészület nélkül, csak azért, hogy túlessenek rajta, akarták megejteni a választást. Mint például a püspökladányi Utasellátónál, ahol el mulasztották a bizalmiválasztást is, vagy a székesfehérvári szertárnál stb.

A tagság részvétele

Ott, ahol a szakszervezeti központ és a területi bizottság instrukciói alapján a pártszervezet és a szakvonali vezetők segítségét kérték, ez a választás eredményességében is visszatükröződött. A jó előkészítésre vall, hogy a legtöbb helyen a tagság túlnyomó része részt vett a választásokon és élt szavazati jogával. Különösen eredményes volt ilyen szempontból a Gazdasági Vasutak egyes alapszervezeteinek taggyűlése. Például *Oroszlányban, Kaposvárott, Ercsiben* a tagságnak mintegy 90 százaléka jelent meg. A *nagykanizsai pft. főnökségnél* 150-ből 132 szakszervezeti tag vett részt a választáson.

A bizalmi választások

Sajnos nem mondható ez el a bizalmiválasztásokról. *A nagykanizsai fűtőháznál* például volt olyan bizalmiválasztás, ahol a csoport tagjainak csak a fele jelent meg.

Kifogásolható az is, hogy a bizalmiak jó része nem készült a beszámolóra. Sajnos, sok helyen alig-alig volt miről számot adni. Így történhetett meg, hogy a tagság sok csoportban új bizalmit választott. Például *Tapolca fűtőháznál* 27 régi bizalmiból csak 8-at választottak újra. *Városlődön* valamennyit lecserélték. *Ajka fűtőháznál* szóvá tették, hogy a bizalmiak még a tagdíjat sem szedték be, ezt a teendőt a fizetőtiszt látta el.

Szeged terület egyik-másik helyén egyáltalán nem tartottak beszámolót a bizalmiak. A *debreceni fűtőháznál* helytelenül a bizalmiválasztás idején választották meg a küldötteket is.

Beszámolók, aktivitás

A vezetőségválasztó taggyűlések beszámolója sokkal jobb volt, mint a bizalmiaké. Talán a legtöbb kifogás amiatt merülhet fel, hogy sokszor nem kollektív munkával készült, az szb-elnök egyedül állította össze, gyakran az utolsó napon. A beszámoló politikai része ellen szinte sehol nem emelhetünk kifogást, annál inkább kifogásolható a szakszervezeti munkával foglalkozó rész elégtelensége.

A dolgozók aktivitása a legkülönbözőbb képet mutatja. Persze, ez velejárója a beszámoló alaposságának, konkrétságának. Általában megállapítható, hogy a legkisebb aktivitás a pályafenntartási szb-knél volt tapasztalható. Ahol az aktivitás kielégítő, ott általában a bírálat hangja is megfelelő. Szakszervezeti tagjaink azonban még csak a legcsekélyebb mértékben élnek a dicsérettel. A jó munkát szó nélkül hagyják, természetesnek veszik. A hibák ostorozása mellett a következőkben ennek is helyes lesz hangot adni.

Elvétve hangzott el bírálat a területi bizottságok és a szakszervezeti központot illetően is, de ez jórészt kimerült abban, hogy ezeknek a szerveknek dolgozói ritkán keresik fel őket.

A jelölő bizottságok munkája

A jelölő bizottságok néhány kivételtől eltekintve alapos munkát végeztek. A pártszervezetek segítsége elsősorban ezeknek a ténykedésénél tapasztalható. Helyesen már előre közölték a jelöltek névsorát, viszont a *komáromi fűtőháznál* helytelenül tették, hogy mindjárt a funkcióra is megtették a javaslatot.

A szakszervezeti demokrácia érvényesülését mutatja, hogy például *Debrecen állomás* egyik műhelybizottságánál a javasolt öt személy közül csak kettőt fogadott el a tagság. A jelölő bizottság tagjai a legtöbb helyen elmulasztották véleményüket közölni azokkal a régi szb-tagokkal, akiket nem jelöltek az új vezetőségbe. A következő választásoknál ezt is pótolni kell.

A szóbeli agitáció mellett az előkészítésre nem használták fel a legtöbb helyen az írásos és szemléltető agitációt. Talán *Veszprém állomást* említhetjük jó példának, ahol az agitáció minden eszközét a választás szolgálatába állították.

A kongresszusi verseny és a választás

A választások során kiütközött, hogy különösen a kisebb szolgálati helyeken még ma sem tudnak több feladatot egyidőben, egyforma eredményességgel megoldani. Sok helyen elhomályosította a kongresszusi versenyt a választásra való készülődés. Pedig a kettő nagyon jól megfér egymás mellett, egyik a másiknak előrelendítője.

Az instrukcióknak megfelelően a legtöbb helyen született határozat. Nemegyszer olyan is, amelynek a végrehajtása nem lesz könnyű. Például *Várpalota II-es szakaszon* vállalták, hogy a második negyedév végére az 50 százalékos szervezettséget 100 százalékra emelik. Helyesen használta fel a *szombathelyi területi bizottság* a választási előkészületeket a tagszervezés szempontjából. 150 új taggal erősödtek. *A pécsi területi bizottságnál* 1 százalékkal emelkedett a szervezettség, 2,5 százalékkal a tagdíjmorál.

Cikkünkben elsősorban a hibákat igyekeztünk szóvá tenni. Azok a szakszervezeti bizottságok, ahol még ezután kerül sor a választásra, igyekezzenek azon, hogy náluk ezek ne ismétlődjenek meg, s éljenek a tapasztalatcsere lehetőségével. látogassanak meg minél több vezetőségválasztó taggyűlést.

Probléma akad, a nyelvek mégis nehezen oldódnak fel

Az eddig tezajlott vezetőségválasztó taggyűlések tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a tagság nem mindenütt él jogaival. Számos szolgálati helyen a jó előkészítés ellenére sem követi termékeny vita a lejárt vezetőség beszámolóját. Főként a pályamesteri szakaszoknál és a pályaépítőknél mutat meglehetősen rossz képet a statisztika.

Az emberek egy része tartózkodik a nyilvános felszólalástól, mások úgy gondolják, megbántják azt, akit bírálnak, de tapasztalható olyan jelenség is, hogy egyesek félnek a kritika *„megtorlásától"*. A tagság hallgatása azért is szembetűnő, mert probléma, panasz, sérelem mindenütt akad bőven, csak éppen a nyelvek nem akarnak feloldódni.

Nem élnek az alkalommal

Valahogy így volt ez május 7-én *Táipószelén*, a budapesti vasútépítők III-as számú mozgó építésvezetőségének vezetőségválasztó taggyűlésén is. Bár az elokészítés gondos volt, a vezetőség beszámolója is részletesen foglalkozott a szakszervezeti munkával, az elnöklő *Vargának* mégis sokáig kellett biztatnia a dolgozókat.

A csendet *Tálosi János* törte meg. Arról beszélt, hogy a szakszervezeti bizottság nem kérte számon a munkaversenyek rendszeres értékelését, a verseny nyilvánosságának biztosítását. Másik hozzászóló szóvátette, hogy a szakszervezeti bizottság nem szerelteti be a lakókocsikba a rádiót és nem helyezteti üzembe az új televíziós készülékeket.

Megint hosszú szünet következett. Már-már úgy látszott, hogy több hozzászólás nem lesz, amikor *Varga Imre* bácsi állt fel és lassan, megfontoltan beszélni kezdett.

— Nem tudom, mi az oka, hogy a beszámolóban nem esett szó a fiatalokról — mondotta. — Ebből arra lehet következtetni, hogy a szakszervezeti bizottság nem sokat törődik az ifjúság nevelésével. Igaz, hibásak vagyunk mi is, mert nem figyelmeztetjük őket a takarékosságra, a nép vagyonának megőrzésére. Az új vezetőség törődjön többet a fiatalok nevelésével, hogy a jövőben ne kezeljék csákiszalmájaként a szerszámokat, a lakókocsik berendezési tárgyait, mert ezzel népgazdaságunknak okoznak kárt.

Fekete II. József a teljesítmény-értékelés hibáira és a verseny élőbbé tételére hívta fel a figyelmet.

120-ból csak négyen

A választáson részt vett 120 szervezett dolgozó közül sajnos csak négyen mondtak véleményt —, nem számítva a párttitkár és a felsőbb szerv kiküldöttjének értékes felszólalását — a szakszervezeti bizottság munkájáról. Ez bizony kevés. Elsősorban azért, mert az építésvezetőség dolgozóit meglehetősen sok probléma foglalkoztatja, hogy csak néhányat említsünk: gyakran küzdenek anyaghiánnyal, a fürdőkocsi-ügy is régóta vajúdik. Igazuk van azoknak, akik azt mondták, hogy a szakszervezeti bizottságnak ilyen kérdésekben is következetesebben, rugalmasabban kell eljárnia.

Meg kell azonban mondani, hogy a megoldatlan problémák nemcsupán a szakszervezeti bizottságon, hanem a szakmai vezetésen és a dolgozókon is múlik. A szakszervezeti demokrácia biztosítja a tagok vélemény nyilvánítási jogát. Éljenek ezzel a III-as számú építésvezetőség dolgozói is és a jövőben észrevételeikkel, javaslataikkal segítsék az uj vezetőség munkáját.

A szakszervezeti oktatás tapasztalataiból

A SZEGEDI TERÜLETI BIZOTTSÁG nagy gondot fordított a szakszervezeti oktatás megfelelő előkészítésére, szervezésére. Az előző év tapasztalatait figyelembe véve, fő feladatnak tekintették az előadók kiválogatását és alapos felkészítését.

A szakszervezeti bizottságok egyénileg foglalkoztak azokkal az aktivákkal, akiket be kívántak vonni az oktatásba. A területi bizottság nem hagyta magára a szakszervezeti bizottságokat, hanem a helyszínen nyújtott segítséget. A jó munkát igazolja többek között az is, hogy a tanfolyamok 890 fővel indultak, s ez a szám a tanulás ideje alatt 930-ra növekedett.

A PÁRTSZERVEZET ÉS A SZAKMAI VEZETŐK — néhány hely kivételével —, jelentős segítséget nyújtottak a szakszervezeti oktatáshoz.

A tanfolyamok amellett, hogy néhány alapvető elméleti kérdést tisztáztak, jelentős segítséget nyújtottak a gyakorlati munkához. Az elmélet és gyakorlat helyes összekapcsolásáért dicséret illeti a tanfolyamvezetőket. Az általános anyagokat — nagyon helyesen —, helyi példákkal, a szakszervezeti munka gyakorlati tapasztalataival egészítették ki.

JÓ HATÁSSAL VOLT A HALLGATÓKRA, hogy a tanfolyamokon felvetődött jogos panaszokat, problémákat az előadók, illetve a területi bizottság még a tanfolyam ideje alatt megnyugtató módon elintézte, vagy legalább is lépéseket tett megoldásuk érdekében, s erről tájékoztatták a hallgatókat.

Persze, akadtak hibák is, amelyekre feltétlenül fel kell figyelni. Talán a legfontosabb tanulság, hogy sokkal több gondot és figyelmet kell fordítani a kisebb szolgálati helyeken munkálkodó szakszervezeti aktívák képzésére, oktatásba való bevonására.

Sziládi Sándor

Dunakeszin már munkához látott az új vezetőség

Dunakeszi állomás, valamint a *Váci Pályafenntartási Főnökség* I-es és II-es pályamesteri szakaszának szervezett dolgozói április 23-án választottak új vezetőséget. A választásról még most is sok szó esik. *Zalavári István* szb-titkár, aki idestova másfél évtizede megszakítás nélkül vezeti a szakszervezeti bizottságot, a napokban örömmel újságolta, hogy a vitában több mint húszan kértek szót.

— *Ez már önmagában véve is nagy eredmény* — mondotta —, *mert korábban nem szívesen szólaltak fel a dolgozók. S ami a legörvendetesebb: az egyéni sérelmek mellett a szakszervezeti bizottság munkájáról is hallottunk véleményt.*

Legtöbben azt kifogásolták, hogy a gazdasági felelős kivételével a részortfelelősök csak papíron léteztek. A valóságban Zalavári elvtárs végezte el helyettük a munkát. *(Jövőben ehelyett követelje meg a részortosoktól a feladatok maradéktalan elvégzését. A szerk.)*

Nem is volt véletlen hogy a régi vezetőségből csak *Zalavári* elvtársnak és a gazdasági felelősnek szavazott bizalmat a tagság. A leköszönt vezetőségnél az is hiba volt, hogy mind a hét tagja az állomási dolgozókból került ki. Most ezen is változtattak. Az uj vezetőségben az állomás három, az I-es és II-es pályamesteri szakasz pedig két-két taggal képviselteti magát.

— *Munkához látotte már az új vezetőség? Milyen terveket dolgoztak ki?* — kérdeztük Zalavári elvtárstól.

— *Igen, már munkához láttunk* — válaszolta. — *A választást követően tartott vezetőségi értekezleten — a régi vezetőség hibáiból okulva — tüzetesen elmondtam a részortfelelősöknek hogy kinek mit kell tennie, ha azt akarjuk, hogy a szakszervezeti bizottságunk eredményes munkát végezzen. Ezekkel a kérdésekkel a soron következő értekezleteinken is foglalkozunk.*

— *Terveinkkel kapcsolatban elsonek talán azt említeném, hogy a jövőben szeretnénk szorosabban együtt dolgozni a pártvezetőséggel és a szakvonali vezetőkkel. Úgy gondolom, ha összefogunk, akkor még jobb eredményeket érünk el. Talán még az élüzem szint követelményeit is sikerül teljesíteni. A többi között a felvételi épület előterének és környékének csinosítását is terve vettük.*

Befejezésül még annyit szeretnénk megjegyezni, hogy Dunakeszi állomáson valamennyi dolgozó tagja a szakszervezetnek. A tagdíjfizetés is rendben van. S ha a vezetőség valóra váltja terveit, akkor a következő választáson sem kell szégyenkezniük a tagság előtt.

Vasútépítés Mende és Újszász között

Közel 50 km-es hosszúságban a korszerű követelményeknek mindenben megfelelő vágányzat épül Mende—Újszász között. A nemzetközi forgalom szempontjából is jelentős vonalon 72 és 96 méter hosszú sineket fektetnek le előfeszített vasbetonaljakra. Ez lehetővé teszi, hogy a vonatok 100 km-es sebességgel haladjanak. Az új vonal munkálatait modern gépekkel, kis részben kézierővel, közel 1000 ember végzi. A dolgozók vállalták, hogy az őszi forgalom megindításáig, október 1-ig, elkészítik az új pályát.

Mende és Sülysáp között a régi vágányt eltolják az új vágány útjából.

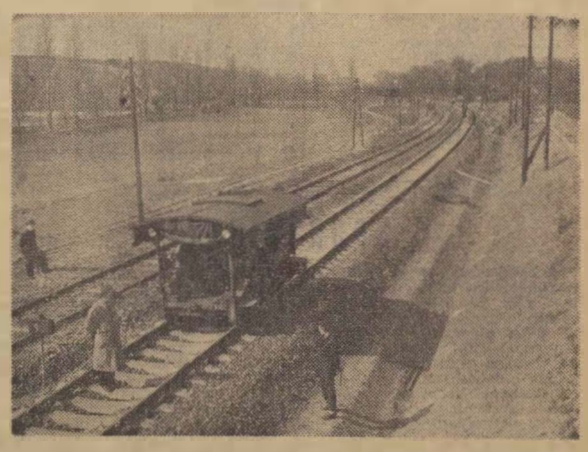
*

A vasbetonaljak előfúrása és a síncsavarok behajtása is géppel történik.

*

A sínek lerakását portáldarukkal végzik.

*



A nehéz fizikai munkától mentesíti a dolgozókat a betonalj aláverőgép.

(MTI Foto. Lajos György felv.)

Közlemény a lakáscsere hirdetésekkel kapcsolatban

Tekintettel arra, hogy lelkiismeretlen egyének dolgozótársaik bosszantása céljából olyanok lakáscsere hirdetését akarták közzétenni a lapunkban, akiknek gondolatában sem fordult meg a lakáscsere, a hirdetés felvételekkel kapcsolatosan az alábbi rendszert vezetjük be:

Azoktól, akik személyesen keresik fel szerkesztőségünket, csak személyi igazolványuk, vagy vasúti arcképes igazolványuk felmutatása mellett fogadunk el hirdetést.

Akik postán juttatják el hozzánk a hirdetést, csak akkor tesszük közzé lapunkban, ha azt a helyi szakszervezeti bizottsággal láttamoztatják.

Ifjúsági élet

Helyszíni szemlén a SZOT nógrádverőcei ifjúsági sátortáborában

A szakszervezetek ifjúsági felelősei *Bata Jánosnak*, a SZOT szervezési osztálya munkatársának vezetésével május 11-én megtekintették a nógrádverőcei ifjúsági sátortábort, ahol már napok óta lázas ütemben folynak az előkészületek a június 3-i nyitásra. Mivel a Dunakanyar egyik legszebb helyén létesített sátortáborban az idén mintegy 600 vasutas fiatal töltheti évi szabadságát, szeretnénk rövid ismertetőt adni a látottakról, illeve a tábor programjáról.

A tábor a vasútvonal és a *Börzsöny* déli nyúlványai között festői helyen létesült. A lakósátrak négy részre tagozódnak. A bejárattól jobbra találjuk a nemzetközi tábort, balra a Vendéglátóipari Vállalat büféjét a szabadtéri táncheljyiséggel. Ezután raktárépületek, majd a konyha és a 600 személyes étkezde következik. Az étkezdétől jobbra kezdődik a belföldi tábor, melynek első részében a nők, közvetlen mellette a házaspárok, majd a férfiak lakosztályai láthatók. Az egyedülálló nők és férfiak hatszemélyes, a házaspárok kétszemélyes kényelmes sátrakban laknak.

A kényelmet elsősorban a matracokkal, fejpárnával, lepedőkkel és posztótakarókkal ellátott vaságyak, asztalok, padok biztosítják. Itt kell megemlíteni azt is, hogy a sátrakban éppúgy, mint az egész tábor területén villanyvilágítás lesz.

Gazdagnak, változatosnak ígérkezik a táborban a kulturális- és a sportprogram is. A szabadtéri színpadon a hét minden napján rendeznek műsoros estet, vagy filmvetítést.

Ezenkívül két, többezer kötetes könyvtár várja a könyvbarátokat. A sportszerető fiatalok pedig kedvük szerint választhatnak a labdajátékok közül. Lehet röplabdázni, asztaliteniszezni, futballozni, tekézni és természetesen, túrázni is a közeli hegyekben.

Reménykedő, a tisztálkodással sem lesz baj. A tábor különböző pontjain zuhanyozókat szereltek fel. Ezenkívül ott van a Duna. A táborból 5—10 perc alatt elérhető a dunai szabadstrand.

Befejezésül csupán annyit, hogy a tábor rendje nagyjából megegyezik a zárt üdülők rendjével. Változatos, bőséges lesz az étkezés is. Így minden jel arra mutat, hogy a fiatalok kellemesen eltölthetik majd nyári szabadságukat a nógrádverőcei ifjúsági sátortáborban.

Lakáscsere

— Budaőrs állomáson levő 2 szobás szolgálati lakásomat elcserélném budapesti szolgálati vagy magánlakásra. Érdeklődni a helyszínen bármikor lehet. Tímár Károly, telefon: 228—284/48.

— Elcserélném Hatvan, Bajcsy Zsilinszky u. 2. I. 6. szám alatt levő 3 szoba összkomfortos MÁV-lakásomat budapestiért. Érdeklődni lehet: Simon Ferenc mérnöknél, Hámán Kató Fűtőház.

Mi van a Hivatalos Lapban?

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

19. számból: 110143/1959. I/3. A. A dolgozók panaszbeadványainak intézése.

108350/1959. I/3. C. Újabb kiadású balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabályok alkalmazása az Államvasutak területén.

20. számból: 108395/1959. I/3. B. Az államvasuti dolgozók Fegyelmi Szabályzatának módosítása.

111027/1959. I/2. A. A héthónapos felépítményi munkavezetői tanfolyam értékelése szakcsoportba történő kinevezés, illetve atminősítés szempontjából.

Segítsük a „Szakma ifjú mestere" versenymozgalmat

A *Csepel Vas- és Fémművek* KISZ-fiataljainak kezdeményezése nyomán a vasúton is szépen bontogatja szárnyait a fiatalok között a *„Szakma ifjú mestere"* címért folyó verseny, melynek célja: *elmélyíteni fiataljainkban a vasút iránti szeretetet, biztosítani elméleti és gyakorlati tudásuk egyenletes fejlesztését.*

Ez az életrevaló mozgalom az elmúlt hónapokban indult útjára, elsőnek a budapesti igazgatóság nagyobb szolgálati helyein, majd mint meredből kilépő folyó terjedt tovább a többi igazgatóság területére.

Vizsga — mestermunka

A vizsgákra való felkészülés megkönnyítése végett központi útmutató került kiadásra. Az útmutató szakszolgálatonként tartalmazza az elméleti kérdéseket. Ezentúl olyan szolgálati helyeken, ahol ipari szakmában dolgoznak a fiatalok, mestermunkát is kell készíteni.

A fiataloknak a kilencedik vasutasnapot megelőző időben kell vizsgát tenniük. Az idő sürget. Éppen ezért késedelem nélkül hozzá kell fogni az elméleti kérdések feldolgozásához. Ebben nyújtson segítséget az ifjú mesterjelölteknek a *„Fiatal Műszakiak Tanácsa"*. Ahol ilyen tanács még nem működik, ott a művezetők, a szolgálati főnökök, az oktatótisztek, a mérnökök, a technikusok, valamint a párt- és a KISZ-vezetőségek és a szakszervezeti bizottságok vegyék pártfogásba a fiatalokat.

Kik kapják a megtisztelő címet?

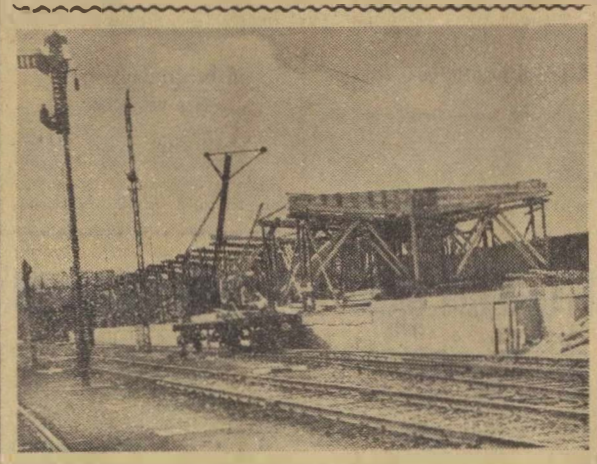
Milyen legyen a vizsgabizottság összetétele? A bizottságban feltétlen helyet kell adni a szolgálati főnöknek, az üzem főmérnökének, egy idős és egy fiatal szakmunkásnak, az oktatótisztnek, a párt, a KISZ-szervezet és a szakszervezeti bizottság megbízottjának. A vizsgáztató bizottság véleménye, valamint az eredmények és a versenyző munkájának, magatartásának egész versenyidőszak alatti értékelése alapján, ifjúsági nagygyűlésen kell eldönteni, kiket javasolnak a *„Szakma ifjú mestere"* jelvénnyel való kitüntetésre, illetve jutalomra.

HÍREK

— **A KGST közlekedési bizottsága** áprilisi ülésén többek között megegyeztek abban, hogy irányvonatokkal továbbítják a gyorsan romló exportárut Szófia — Bukarest — Budapest — Prága — Berlin között. A gyorsáru továbbítás, valamint a jobb kocsikihasználás érdekében az öt ország közös irányító és ellenőrző irodát állít fel.

— **Automatikus berendezést helyeztek próbaüzembe** a cseh-szlovákiai Kolin pályaudvaron a csomópont forgalmának irányítására. Az elektromechanikus automatarendszer segítségével az eddigi 12 percről 5—20 másodpercre csökken egy-egy szerelvény útjának előkészítése és 50 munkaerő szabadul fel a pályaudvaron.

— **A Tanácsköztársaság 40. évfordulójának emlékére rendezett Képzőművészeti Kiállítás** május 10-én zárta kapuit. A vasutas szakszervezet megvásárolta Óra Dénes és Fejes Gyula egy-egy képét.



Korszerűsítik Dombóvár állomás raktárhelyiségét. A Magasépítési Főnökség dolgozói meghosszabbítják és fedelet emelnek a nyílt rakodó fölé is

(Mező László felv.)

— **Meghitt légkörben zajlott le a Szegedi Vasútforgalmi Technikum 147 diákjának ballagása.** Az ország minden részéről ott lévő szülők nagy figyelemmel hallgatták Baji Zsuzsanna IV. osztályos tanuló és Kovács Imre III. osztályos tanuló búcsúztatóját.

— **A Budapesti Ipari Vásáron** első alkalommal szerepel önálló pavillonnal a Találmányi Hivatal. Több közöt kilenc vasúti újítás is részt vesz a kiállításon.

— **Több tablóból álló képkiállítást** rendezett a Szovjetunió életéből a Vasúti Főosztály MSZBT szervezete.

— **A vasúti teherforgalom** 1953 óta Ázsiában 51, a szocialista államokban 48, Nyugat-Európában 19, Amerikában pedig 3 százalékkal növekedett. Világátlagban az emelkedés 25 százalékos.

— **Kitűnően sikerült bált rendeztek** a BVKH KISZ-fiataljai az elmúlt napokban. A műsoros estet egybekötött bál bevételét a VIT-alapnak juttatták.

— **2189 tonna szenet takarítottak meg** az első negyedévben a celldömölki fűtőház dolgozói. A takarékossági mozgalomban a fiatalok járnak élen.

— **Megkezdődött a Transzszibériai Vasút villamosítása.** A világ leghosszabb — 10 000 km — vonalának villamosítása több évig tart. A munka jelentőségét akkor értjük meg, ha figyelembe vesszük, hogy Közép-Európában összesen 3000 km villamosított vonal van.

— **Teljesítették május elsejére tett vállalásukat** Pécsbánya-rendező dolgozói. A versenyben Völgyi János brigádja lett az első, második a Radnai-, harmadik a Kovács-brigád.

— **Az anyák napja alkalmával** a szakszervezet elnöksége sokgyermekes anyákat részesített pénzjutalomban. A megjelenteket Végh Lajos, a szakszervezet elnöke üdvözölte, majd Soproni Józsefné, a szakszervezet titkára méltatta az édesanyák hősies, minden elismerést megérdemlő munkáját.

A szerkesztőség üzeni

Pataki József, Orosháza. A tüzelőanyag jegyzékkel kapcsolatos panaszuk jogos, illetékes helyen megsürgettük. Reméljük, mire válaszunk megérkezik, problémájuk megoldódott. *Németh Pál, Szerencs.* Örömmel üdvözöljük tudósítóink sorában. A vasutasok életével, és a szakszervezeti munkával foglalkozó minden fajta írás érdekli szerkesztőségünket és azokat a lehetőséghez képest közöljük. *Gálos Sámuel, Dubicsány.* Nyugdíj emelésre jogosult. Az 1954 október 1-e után nyugdíjba mentek ellátásának emelése folyamatban van. Előreláthatólag e hó folyamán valamennyi arra jogosult megkapja a felemelt összegű ellátást.

Kismihók Róbert Celldömölk, Tótka Károly Szeged Pataki József, Orosháza, Krasznai László Berente, Sziládi Sándor Szeged, Cseh Zoltán Szolnok, Németh Pál Szerencs, Dobó Sándor Eger, Hídvári István Salgótarján, Csapó Mihály Budapest, dr. Horváth Károly Budapest, Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Borka Sándor, Sztálinváros A beküldött fényképek kivitelezésük miatt közlésre nem alkalmasak.

Kocsis Ferenc Horvátkimle, Kiss Lajos Alsóörs. Panaszukat megvizsgáljuk.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet munkájáról, terveiről

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet 1958. évi kutatási tervében 40 feladat szerepelt. A múlt évben lényegesen megnövekedett a nemzetközi kapcsolatokból adódó kötelezettsége is.

A korábban befejezett kutatások hasznosítása érdekében az intézet számos intézkedést tett.

Többek között: A gazdaságos és menetrendszerű vonattovábbítás gőzmozdonyüzemi feltételeire irányuló kutatómunka eredményeképpen mind szélesebb körben kerül sor a módszer gyakorlati alkalmazására. Kiszámították, hogy a módszer széleskörű alkalmazása esetén évente kb. 50 ezer tonna szén takarítható meg, féktuskó fogyasztásban pedig 25 százalékos csökkenés várható, ami évente 4,5—5 millió forint megtakarításnak felel meg.

További, jelentősebb kutatási feladatok voltak:

mozdonykazánok rostélyszerkezetének célszerű kialakítása, a mozdonykazán lángbolt kialakításának vizsgálata, különös tekintettel a hazai szenekre; a kocsicsapágyak üzemi viszonyainak vizsgálata a hidrodinamikai kenéselmélet alapján; talpfák és váltófák előállítása ragasztás útján; használt talpfák élettartamának meghosszabbítása felületi kezelés útján; több csoportos vonatok rendezési módszere; vontatási energia megtakarítás lehetőségeinek vizsgálata a közúti vasúti sínvályú tisztításával kapcsolatban; a közlekedési ágazatok koordinációjával kapcsolatos önköltségszámítások; módszer a vonatpótló darabárus gépkocsijáratok gazdaságosságának vizsgálatára; az iparvágányok építésének és üzemeltetésének gazdasági határértékei; a keskenyvágányú vasutak helyzetének feltárása; lemezek roncsolásmentes vizsgálata és a vasúti kerékabroncsok vizsgálata ultrahanggal akusztikus emulgálási eljárások; a vasutas munkásmozgalom adatainak feltárása.

Az 1958-ban befejezett munkák közül a leglényegesebbek:

Fa- és vasbetonaljas felépítmény sínfeszültségeinek vizsgálata, füstgáz és fáradtgőz okozta hőveszteségek csökkentési lehetőségei gőzmozdonyoknál; önürítős kocsik alkalmazási lehetőségeinek vizsgálata a vasúti közlekedésben üzemi és gazdasági szempontból; ólombronz csapágyak minőségének javítása ultrahanggal; kisforgalmú vasútvonalak forgalmának vizsgálata a gazdaságosság szempontjából; a közlekedési ágak forgalmának koordinációjára irányuló kutatások 1957. évi eredményeinek összefoglalása, értékelése és az alapelvek továbbfejlesztése; új vasúti tranzitdíjszabás alapelveinek kidolgozása, figyelemmel a forgalomszerzési lehetőségekre; a menetrendszerkesztés kihatása a vasútüzem gazdaságosságára; a hazai iparvágányhálózat fejlesztésének irányelvei a vasúti kocsihiány gazdasági hatásainak felmérésére alkalmas módszer kidolgozása.

Az 1958. évben munkában volt, de még le nem zárt, következő évekre áthúzódó kutatási feladatok:

Vasúti kocsitengelyek csapágytörési okainak felderítése és kiküszöbölése; közúti-vasúti kerékabroncsprofil célszerű kialakításának vizsgálata; a pályaszigetelés vizsgálata különféle telített faaljakon, vasbetonaljakon, valamint különféle szennyeződésű ágyazatokon; az ágyazati feszültség alakulása a különböző felépítményű rendszereknél; a kivetődési erők vizsgálata normál- és hézagmentes felépítménynél; a korszerű vasúti forgalom lebonyolításának elvei és a gyakorlati megvalósítás lehetőségei a vasúti terminológiai egységesítése és a vasúti értelmező szótár összeállítása.

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet egyéb tudományos tevékenysége is igen jelentős. Szakvéleményeket ad a Vasúti Főosztálynak és más szerveknek, közreműködik a társadalmi tudományos munkában. Az intézet munkatársai számos előadást tartottak és tartanak, több újítási javaslatot nyújtottak be. Folyamatba tettek egy közlekedési izotóp laboratórium szervezését, amely nemcsak a vasút, hanem a közlekedés valamennyi ágazata részére is hivatott lesz kutatni a rádióaktív izotópok közlekedésbeni alkalmazásának lehetőségeit.

Halácsi Dezső

Sport

Szakszervezeti labdarúgóbajnokság

A szakszervezeti labdarúgóbajnokságban eddig 17 fordulót bonyolítottak le. A bajnokság tavaszi idényének egyik örvendetes jelensége, hogy mind a mérkőzések színvonala, mind a fegyelem lényegesen jobb, mint az előző években volt.

Az idei bajnokságban a Géptelep csapata szolgáltatta a legnagyobb meglepetést. A Géptelep korábban nem tartozott az élővasok közé. Ugyanakkor ebben a bajnokságban kitűnő szereplésével az első helyre küzdötte fel magát és a bajnokság egyik esélyesévé lépett elő. Meglepetés a Hídépítők utolsó helye is. Annál is inkább, mivel a Hídépítők csapata az elmúlt évben a táblázat élén végzett.

A bajnokság állása

1. Géptelep	16	14	1	1	47:13	29
2. V. Főosztály	15	12	2	1	35:20	26
3. Északi Jj.	15	9	1	5	52:23	19
4. BVKH	16	8	2	6	31:31	16
5. Vasanyagjavító	14	8	1	5	39:24	17
6. Nyugati	14	6	4	4	18:16	16
7. Anyagellátás	14	6	1	7	19:22	13
8. Ferencváros	15	3	3	9	30:46	9
9. Rákos	15	3	2	10	18:60	8
10. Keleti	15	1	3	11	16:30	5
11. Hídépítők	15	1	2	12	20:41	4

Soroksár csapata visszalépett a bajnokságtól.

SPORTHÍREK

A labdarúgó NB II Keleti csoportjában kiesés ellen küzdő Ceglédi VSE kapuját heteken keresztül sérülten, betegen védte a 38 éves Madarasi. Kaltenecker tényleges katonai szolgálatra való bevonulása óta ugyanis másik kapus nem állt az egyesület rendelkezésére. Ezért nem nélkülözhették a sérült Madarasit. A ceglédiek örömére a fiatal tehetséges kapusvédőt, Kalteneckert a napokban Ceglédre helyezték. Így a jövőben már ő védi a CVSE kapuját. A vezetők előtt megcsillant a remény: talán sikerül elkerülni a kiesést.

Kijelölték az USIC bajnokságon részvevő vasutas férfi tenisz-válogatott tagjait. A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség június 29-e és július 4-e között Prágában rendezi meg a nemzetek közötti vasutas férfi tenisz-bajnokságot. A bajnokságon a válogató versenyen elért eredmények alapján a következő versenyzők képviselik színeinket: Molnár Károly (Miskolc), Szabados Zoltán (Szombathely), Horváth László (Szombathely), Hopp Béla (BVSC) és Köves Kálmán, mint csapatkapitány.

Megkezdődött a vízilabda-bajnokság. A BVSC vízilabdázói május 9-én a Bp. Honvéd, 10-én pedig Egerben az Egri SC ellen aratott győzelmet.

Befejezéshez közeledik a Szőnyi úton a strandmedence építése. Ez a medence amellett, hogy a nagymedencét tehermentesíti, kezdők oktatását is lehetővé teszi.

1960-ban ünnepli fennállásának 50. évfordulóját a Törekvés SE. A jubileumi ünnepségekre előkészítő bizottságot hoznak létre. A bizottság május 17-én tartja alakuló ülését a Bihari úti sporttelep tornatermében.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczur utca 41
Telefon:
424—184 üzemi 34—41 38—00
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Sztkra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály

Neki semmi sem jó

— Hol lehet panaszt tenni a menetrendre?
— Tessék talán megvárni az új menetrendet.
— Oh kérem, én már arra akarok panaszt tenni.

A PEST KÖRNYÉKI VONALAKON NEM KÖZLEKEDTETNEK E-KOCSIKAT

Pesti utas: — Fáj a búcsúzás, mert ha csak rád gondolok, fáj minden tagom.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. JÚNIUS 2.

A vasút összeredményében is tükröződik a kongresszusi verseny hatása

A kongresszusi verseny során nagyszerű eredmények születnek a vasúton. A dolgozók tizezreinek áldozatos munkája, öntevékeny, nem egy helyen a felhívást megelőzően tett vállalása már az első negyedévben példás sikerekkel járt. A szállítási tervet 101,98%-ra, a kocsigényes szállítási tonnatervet pedig 102,13 százalékra teljesítették az első három hónapban.

Az eredmények nem tették elbizakodottá a vasutasokat. Ellenkezőleg, további, nagyobb feladatok elérésére ösztönöztek. A szakszervezeti választások is segítséget nyújtanak ahhoz, hogy a pártkongresszus tiszteletére tett fogadalmukat maradéktalanul teljesítsék.

Csak részleges adatok állnak rendelkezésünkre az április havi eredményekről, de egy-két szám — ha összehasonlítjuk az előző év hasonló időszakával — bizonyítja az előrehaladást. A teherkocsik átlagos kihasználása 15,22-ről 16,32 tonnára, egy tehervonati dolgozó gőzmozdony napi haszonkilométer teljesítménye 122-ről 139 kilométerre növekedett. A személyszállító vonatok késése 9,7%-ról 3,1%-ra csökkent. A tehervonatok menetrendszerűségénél szinte ugrásszerű fejlődés tapasztalható: 50%-ról 74,4%-ra emelkedett a késés nélkül közlekedő tehervonatok száma.

Az eredmény azért is jelentős, mert nem más munka rovására történt. Sőt, a tehervonatok menetrendszerűségének javulása kedvezően hatott más munkára is. Számos adat bizonyítja, hogy a vasutasok megértették: elsőrendű feladat a gazdaságos szállítás. Április hóban a forgalom lebonyolításához 77 tehervonati gőzmozdonnyal kevesebbet használtak, mint az elmúlt év azonos időszakában.

A nagyszerű eredmények persze nem fejlethetik, hogy akad még visszahúzó erő is. Több helyen találkozunk ötletes versenytáblákkal, jól szerkesztett igazgatósági versenyhíradókkal, de különösen a kis- és középszolgálati helyeken javítani kell a verseny nyilvánosságát. Fontos, hogy a dolgozók szinte napról napra értesüljenek a verseny állásáról, tudjanak arról, hol szükséges javítani a munkán.

A gazdaságos szállítás egyéni haszna

Az élüzem címmel kitüntetett *miskolci fűtőház* dolgozói ebben az esztendőben is élüzemszint felett teljesítik a tervet. Áprilisban a széntakarékossági tervüket 112, a gazdaságos mozdonyfelhasználást 122,9, termelékenységi tervüket pedig 120 százalékra teljesítették.

A jó munkának nemcsak a népgazdaság, hanem a dolgozók is hasznát látják. A kongresszusi verseny keretében *Bakos László* mozdonyvezető *Dobai István* és *Révész László* fűtőkkel május 14-én Miskolctól Hatvanig továbbították a 481/II. sz. vonatot. A 2569 tonnás vonatnál 554 tonna volt a túlsúly. A úton 2,22 tonna szenet takarítottak meg. A mozdonyvezető 60, a fűtők 50—50 forint szénjutalékot kaptak. A túlsúly továbbításért a mozdonyszemélyzet 152 forintban részesült. Visszútban 2558 tonnát vittek, szénmegtakarításuk 1,91 tonna volt. A szénjutalék hasonló összegű, mint az előző úton.

Ami akadályozza a versenyt

A *bodvaszilasi pályamesteri szakaszon* is eredményes a kongresszusi verseny. Sok szó esett erről a vezetőségválasztó szakszervezeti taggyűlésen. De arról is beszéltek, ami fékezi a munkát.

Többek között szóvátették, hogy a golyóscsapágyas pályakocsijukat még 1958 decemberében elküldték javításra a *szegedi vasanyagjavítóba*. A pályakocsikat általában egy hónap alatt javítják meg és így érthetetlen, miért kell most ilyen sokat várniuk.

A jelenleg használt pályakocsit még ugyancsak nehéz tolni, talpfával rakva pedig szinte lehetetlen. Jó kocsival az eredmények is jobbak lennének.

Bízunk abban, hogy a szegedi elvtársak megértik a bodvaszilasiak problémáját és hamarosan hazaküldik a megjavított kocsit.

Ugiyai Sándor
Miskolc

Rólunk kevés szó esik

Nemigen esik szó a sajtó hasábjain a *szolnoki rakodási főnökség* életéről, munkájáról. Szolgálati helyünk méreteiben nem kiemelkedő, de azt bátran mondhatjuk, hogy valamennyi dolgozó tudása legjavával igyekszik hozzájárulni a vasút eredményes munkájához.

Az 50 dolgozóból 47 szervezett munkás, három munkatársunk felvétele most van folyamatban. A tagdíjfizetés már hónapok óta 100 százalékos.

Az újonnan megválasztott szakszervezeti vezetőség elsőrendű feladatának tekinti a kongresszusi verseny segítését. Főnökségünk 1958 első és második félévében vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült. Idei teljesítményünk is az élüzemszint felett van. A brigádverseny állásáról időben tájékoztatjuk a dolgozókat, így mindenki tudja, milyen tényezőnél kell javítania.

A munka minőségének javulása, a fegyelem megszilárdulása azért is következett be, mert a szakvonali vezetés és a szakszervezeti bizottság között jó a kapcsolat. Nem szoktuk a problémákat összegyűjteni, hanem a munka közben megbeszéljük és közös erővel, gyorsan megoldjuk.

Minden dolgozónk vidéki és így nehéz kulturális életet kialakítani, de a fűtőházi góckönyvtárat igénybe vesszük és a könyveket rendszeresen cseréljük. Bízunk abban, hogy a jövőben a jelenleginél is jobb teljesítményekről adhatunk számot.

Zsigmondi János
Szolnok

Több millió forintos megtakarítás a pécsi igazgatóságon

A pécsi igazgatóság dolgozói napról napra becsülettel teljesítik kongresszusi felajánlásukat, s ezért az igazgatóság tervteljesítése kedvezően alakul. A gazdasági mutatókat márciusban és áprilisban túlteljesítettük.

Menetrendszerűség — átlagos terhelés

Márciusban a személyszállító vonatoknak 98,4 százaléka közlekedett menetrend szerint, áprilisban 98,9 százaléka. A tehervonatok menetrendszerűségénél a 80 százalékos célkitűzést áprilisban 81.1 százalékra teljesítettük. A jól szervezett munka eredménye, hogy az átlagos terhelésnél 635 tonna helyett 672 tonnát értünk el áprilisban. Ez több mint egy millió forinttal jelentkezik az önköltségcsökkentésnél. A tehervonatok utazási sebessége is kedvezően alakult: márciusban 12,3, áprilisban 12,4 km/óra volt.

A tehervonatok átlagos terhelésének alakulása, a kedvező időjárás, a gazdaságos tüzelés, valamint a mozdonyok jó karbantartása folytán kedvező a fajlagos szénfogyasztás. A márciusi 10,28 kg-os tervet 8,62 kg-ra teljesítettük. Áprilisban az eléggé feszített 9.59 kg-os tervvel szemben 8,29 kg-ot értünk el. Feltétlenül meg kell említeni, hogy a fajlagos szénfogyasztás kedvező alakulására — a már említetteken kívül — hatással volt a régi, nagy fogyasztású mozdonyok letétbe helyezése is.

Csökkent a szolgálati órák száma

A gazdaságos üzemvitel eredményeként a KPM által megadott évi tervet — a 16 800 tonnás szénmegtakarítást — már túlteljesítettük. Eddig 22 113 tonna szenet takarítottunk meg, amely 610 tonnával számolva 13 488 930 forintot jelent.

Más tényezők is kedvezően alakultak, s ami a legfontosabb, a mozdony- és vonatkísérő személyzetnél csökkent a szolgálati órák száma.

Nagyobb lendületet vett az újítómozgalom is. Márciusban 59, áprilisban 73 újítást nyújtottak be. A bevezetett újítások gazdasági eredménye 20 000 forintról 44 453 forintra emelkedett.

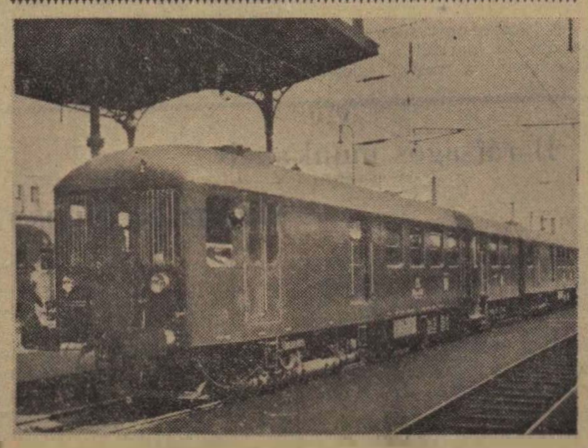
Amin változtatni kell

Örvendetes az is, hogy a munka mennyiségének növekedése mellett csökkent a balesetek száma. Sajnos, nem mondható ez el a károsszeg alakulásáról. A romlás fő oka a gondatlan tolatás, amin feltétlenül változtatni kell.

A pályafenntartás több felújítási munkát határidő előtt fejezett be. *Nagykanizsán* a Kossuth téri felüljárót június 20-a helyett május elsején átadták a forgalomnak.

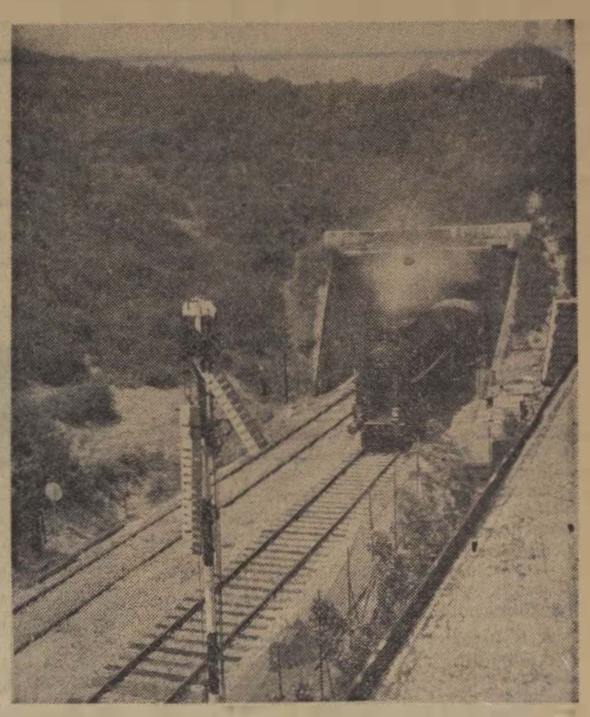
Tudjuk, hogy a munka dandárja még hátra van, de az igazgatóság dolgozói mindent megtesznek a kongresszusi verseny sikere érdekében.

Várnai László
Pécs



Egyre több újtípusú öttengelyes motorvonat közlekedik hazánkban. A Ganz—MAVAG új gyártmányai 80—90 km-es sebességgel is haladhatnak

(MTI Foto, Fényes Tamás felv.)



A Déli pályaudvar és Kelenföld között lefektetett második vágány jelentősége különösen a most megindiuló balatoni forgalom idején lesz számottevő. Képünkön egy Balatonra induló szerelvény az alagút kijáratánál.

(MTI Foto Friedmann Endre felv.)

GÖRLITZ ÜZENETE GENFNEK

Az európai dolgozók és szakszervezetek görlitzi értekezlete, amelynek napirendjén a béke megőrzésének magasztos gondolata, a német békeszerződés kérdése, mint a népek egyetemes érdeke szerepelt, felhívással fordult Európa dolgozóihoz, hogy május 15. és június 15. között szervezzenek békehónapot. Ebben az időben még nagyobb aktivitással harcoljanak az egyetemes béke megteremtéséért, a pusztító fegyverek betiltásáért, a hidegháborús őrület felszámolásáért.

Az értekezleten választott küldöttség elvitte a konferencia határozatát Genfbe, s ott átadta a nagyhatalmak külügyminisztereinek. A határozat a népek őszinte vágyát fejezi ki: kössenek végre békeszerződést Németországgal, tiltsák meg Nyugat-Németország atomfelfegyverzését.

Ugyanezektől a gondolatoktól vezérelve adta ki a Béke-Világtanács stockholmi jubileumi ülésszakán felhívását a világ dolgozóihoz:

— Örökre szüntessék meg a nukleáris kísérleti robbantásokat, tiltsák be a nukleáris fegyvereket!

— Távolítsák el egymástól a fegyveres erőket azokban a térségekben, ahol veszély fenyegeti a békét, elsősorban Európa közepén!

Ezekben a napokban Európában, Magyarországon, s természetesen a vasúton is táviratok ezrei születnek Genfbe címezve, amelyeket aláírásukkal pecsételnek meg a dolgozók. Az értekezések, tiltakozások célja az a biztos tudat, hogy a szervezett békeharc arra készteti majd az államférfiakat, hogy addig tárgyalnak, amíg meg nem teszik a békéhez vezető lépéseket. Ezekre a lépésekre szükség van, hogy végetvessünk a hidegháborúnak, biztosítsuk minden nép és mindenegyes ember jogát a szabadságra és a békés életre.

Európa munkássága hitet tett a béke mellett

Mint ismeretes, az *Odera—Neisse* békehatáron lévő *Görlitz* városában tartott európai munkáskonferencián *Gács László*, a *Dunakeszi Járműjavító* szakszervezeti bizottságának tagja képviselte a magyar vasutasokat. A napokban munkahelyén keresték fel Gács elvtársat és megkértük, tájékoztassa olvasóinkat a találkozóról, élményeiről.

— Azzal szeretném kezdeni, hogy az út sokáig emlékezetes marad számomra — mondotta. — Egyrészt, mert életemben először jártam külföldön, másrészt, mert első külföldi utamon ilyen fontos küldetésben jártam és egy sor feledhetetlen élményben volt részem.

A csehszlovák—NDK határon az NDK szakszervezeti vezetői fogadtak bennünket. Itt szeretném megjegyezni, hogy már a vonaton szolgálatot teljesítő csehszlovák és NDK vasutasok, de az utasok is ismerték utunk célját.

Egységben a békéért

A görlitzi Stadthalle tanácskozó termében 27 ország mintegy 310 küldötte — a *Szakszervezeti Világszövetség kezdeményezésére* — azzal az elhatározással ült össze, hogy megbeszélje a közös tennivalókat, az európai békét fenyegető legsúlyosabb veszély, a feléledt német militarizmus elleni harcban. Különös jelentőséget adott a konferenciának, hogy a *Német Demokratikus Köztársaság* nemzeti ünnepén — a győzelem napján — kezdte meg munkáját. Annak a napnak az évfordulóján, amelyen a *Szovjetunió vörös hadserege* végső győzelmét aratta a német fasizmus felett.

Őszintén szólva szinte meglepett, hogy a konferencia valamennyi részvevője egységesen foglalt állást a béke mellett. A küldöttek egységesen követelték: *Békeszerződést Németországnak!* Tiltsák be az atomfegyverek gyártását és valósítsák meg a leszerelést. Meglepő volt számomra az is, hogy a nyugatnémet szervezett dolgozók nagylétszámú küldöttsége az NDK-val egységes delegációt alkotva fejezte ki a német nép egységes akaratát. Ez a tény a német munkásegység szempontjából jelentős eredménynek számít.

A háromnapos tárgyaláson bebizonyosodott, hogy Európa munkássága, köztük a becsületes, békeszerető német dolgozók is békét akarnak. Ez az egységes akarat jutott kifejezésre a konferencia berekesztése után a *görlitzi Lenin téren* megtartott nagygyűlésen is, amelyen közel negyvenezren vettek részt.

Soha többé háborút

De a béke utáni vágy sugárzott az ünnepi díszbe öltözött utcákon sétáló járókelők arcáról is. Különösen *Drezdában* tapasztaltuk ezt. Ennek a virágzó világvárosnak a közepén még ma is láthatók a világháború borzalmas pusztításának nyomai. A földig lebombázott épületek, utcasorok törmelék-halmazán, a porrá omlott értékes műemlékek helyén burjánzik a gaz. Az üszkös kövek alatt több mint százezer ember lelte halálát.

Még rágondolni is ijesztő. Nem csoda hát, hogy a német nép Európa munkásságával együtt elszántan harcol, hogy soha többé ne szabadulhassanak el a pusztítás féktelen, gonosz erői.

Előre a kongresszusi zászló elnyeréséért!

Park — növények nélkül

Ferencváros rendező pályaudvar gubacsi részlegénél évek óta problémát okoz a szolgálati helyek környékének szépítése, csinosítása. Próbálkoztak már parkosítással, függő kosarakban cserepes virággal, — hasztalanul. A próbálkozás minden esetben kudarcba fulladt.

Mi ennek az oka? Talán a dolgozók nem kezelték gondosan a parkot? Ezt nem lehet mondani. A virágok pusztulását nem a gondatlanság, hanem a két szomszédos nagyüzem, a *Hungária Vegyiművek* és a *Kénsavgyár* idézi elő. A két vegyiüzemből kiáramló gázok annyira megfertőzik a levegőt, hogy nemcsak a virágok, de még az igényesebb gazfajták is kipusztulnak.

Az idén ahogy kezdett tavaszodni, ismét felvetődött a parkosítás gondolata. Ezúttal *Pákozdi Jenő* térfőnök újszerű javaslattal állt a dolgozók elé.

— *Létesítsünk növény nélküli parkot,* — javasolta. A javaslatot elfogadták és már április közepén munkához láttak.

A térfőnöki épület mellé terméskőből épített talpazatra helyezték el a *Szabadság szobor* kicsinyített mását. A szobor környékét sárga gyöngykaviccsal dekorálták. Nagyon ötletes a VII-es váltóőrhely mellett létesített virág nélküli park is. A park alföldi tájat ábrázol szélmalommal, gémeskúttal, itatóvályúval. A parkot miniatür országutak szelik át. Az útkereszteződéseknél elhelyezett útjelző táblákon pedig a dolgozók lakóhelyének neve olvasható.

— *Kik segítettek a kivitelezésben?* — kérdeztük Pákozdi Jenő térfőnöktől.

— *A Szabadságszobor alapját Sebestyén István váltóőr építette. A szélmalom Koós II. József műve. A gémeskutat pedig Földi Antal váltóőr és társai építgették a szolgálat letelte után.*

A gubacsi részleg dolgozói legyőzték az akadályokat. Leleményességükért, szorgalmukért dicséret illeti mindazokat, akik május 1. tiszteletére két hét alatt a nehéz szolgálat ellátása mellett részt vállaltak a társadalmi munkából, akik széppé, csinossá tették szolgálati helyüket, második otthonukat.

Vezetőségválasztó taggyűlés Nyékládházán

Az élüzem címmel kitüntetett Nyékládházán május 6-án tartották a szakszervezeti vezetőségválasztást. Az újonnan festett, virágokkal díszített állomás dolgozói ünnepélyesen, várakozástelí izgalommal készültek, hogy meghallgassák a szakszervezeti bizottság beszámolóját a kétéves munkáról. De arra is, hogy elmondják vélemenyüket és megválasszák az új vezetőséget.

A szakszervezeti tagokat nem érte csalódás. A beszámoló tartalmas volt. Helyesen adott számot az eredményekről és hibákról egyaránt.

Az őszinte önkritikával készült számadás nem csökkentette, hanem növelte a szakszervezeti bizottság tekintélyét.

A beszámoló emlékeztette a tagságot, hogy nem is olyan régen Nyékládháza állomás a balesetekről volt nevezetes. Gyenge lábon állt a fegyelem is, amikor Orbán elvtárs átvette az állomás vezetését. Körültekintő, fegyelmet követelő vezetésével az állomás az igazgatóság élenjáró helye lett, ahol baleset, de még említést érdemlő fegyelmezetlenség sem fordult elő.

Ehhez nagy segítséget nyújtott a szakszervezeti bizottság és az öntudatos szervezett dolgozók jelentős többsége. A bizalmiak eredményes munkája is tükröződik abban, hogy

az állomás kollektívája jelenleg is teljesíti az élüzem feltételeket.

A jó munka jutalmául a dolgozók többször részesültek jutalomban, amelynek elosztását az állomás vezetője minden esetben megbeszélte a szakszervezeti bizottsággal.

A hozzászólók az eredményes szakszervezeti munkát elismerve, felhívták a figyelmet egynéhány hibára is. Véleményük szerint sok boszszúságtól kímélnék meg a dolgozókat, ha nagyobb gondot fordítanának a tüzelőellátásra, és az egyenruhák időbeni kiosztására.

A vezetőségválasztó taggyülés határozata, amely megszabja a tennivalókat,

első helyen emeli ki a kongresszusi verseny segítését.

a vállalások, az élüzem feltételek folyamatos teljesítését.

Uglyai Sándor
Miskolc

A szakszervezet 1958. évi zárszámadásához

A szakszervezet sokoldalú tevékenységének ellátása jelentős anyagi eszközt igényel. A fejlődéssel a tagság igénye is növekszik, amelynek velejárója a pénzkihatás emelkedése. Nem közömbös tehát, hogy a szakszervezeti tagság a politikai előrelépés mellett anyagi hozzájárulással is hitet tegyen hovatartozandósága mellett.

A múlt évi pénzügyi zárás adatai azt mutatják, hogy megnövekedett a tagdíjfizetési készség. *A tagdíjmorál az előirányzott 80,8 százalék helyett 96,6 százalékos volt,* bár a szervezettséget illetően nem történt előrelépés.

Az egy főre eső tagdíjnál lemaradás van

A tagdíjbevételi terv túlteljesítésénél ösztönzőnek bizonyult az anyagi érdekeltség fokozása. Igazolja ezt többek között az is, hogy a túlteljesítésért alapszervezeteinknek jutalmazási, kulturális, sport- és szociális kiadásokra 1 340 000 forintot fizettünk vissza.

Kedvező hatással volt a bevétel emelkedésére a betétlapok kiadásával kapcsolatos tagkönyv felülvizsgálat is. Ennek ellenére *az egy főre eső tagdíjnál a tervezett 12,81 forint helyett csak 12.03 forint volt az átlag.* Ez rosszabb az 1957. évinél, azt mutatja, hogy a tagok egy része nem fizeti meg az alapszabályban előírt, a fizetés 1 százalékának megfelelő tagdíjat.

A zárszámadás a gazdálkodás eredményességét igazolja. A kiadások a tervezettet 3.9 százalékkal meghaladták ugyan, de a túllépés szerves függvénye a tagdíjbevételi terv túlteljesítéséből adódó visszafizetéseknek.

A kiadások megoszlása

A kiadások nagyobb része a szakszervezet célkitűzéseinek megfelelően, a tagság kulturális, sport- és szociális igényeit szolgálta. Érvényesült az adminisztrációs kiadások csökkentésére irányuló törekvés. *Az összes kiadások 69,3 százaléka az alapszervezeteknél, 11,3 százaléka a területi bizottságoknál, 19,4 százaléka a központban merült fel.* Jelleg szerint a kiadások döntő részben mozgalmi (53 százalék) és bérezési (31,2 százalék) célokat szolgálták és csak kisebb részben (15,8 százalék) a szakszervezeti gazdálkodás egyéb kiadásait.

A költségvetésből ügyvitelre 22,9, kulturális célra 19.1 sportra 10,2, szociális célokra 41.5, szervezési kiadásokra 6.3 százalékot fordítottak. A szociális kiadásokon belül szülési segélyre 1 174 000, temetkezési segélyre 722 000, rendkívüli segélyre 1 248 000 forintot fizettek ki a múlt évben.

Meg kell azt is mondani viszont, hogy az alapszervezetek nem mindig vették igénybe a rendelkezésükre álló összegeket. Például *a rendkívüli segélyeknél a tényleges felhasználás csaknem 300 000 forinttal kevesebb a tervezettnél. A tömegsportnál is csupán 69,1 százalékos a felhasználás.* Alapszervezeteink ügyeljenek arra, hogy a tagság érdekeit szolgáló keret összegeket a költségvetésben előirányzottak szerint használják fel.

Tapasztalataink szerint a szakszervezeti aktívak nagyrésze helyesen és felelősséggel kezeli a dolgozók vagyonát. De elvetve még fordulnak elő elítélendő szabálytalanságok, visszaélések. Ennek megszüntetése érdekében fokozni kell az ellenőrzést.

A szakszervezet választott ellenőrző szerveit, a számvizsgáló bizottságokat rendszeres ellenőrzésre és beszámolásra kell hogy kötelezze a tagság. A dolgozók bizalmából kapták feladatul a szakszervezeti tagok vagyona és értékei feletti őrködést, nincs joguk visszaélni ezzel a bizalommal.

Az ujonnan választott számvizsgáló bizottságok mérjék fel az alapszervezetek gazdasági helyzetét és a jövőben tegyék rendszeressé ellenőrző tevékenységüket. Hassanak oda, hogy a szakszervezeti demokrácia elveinek megfelelően az alapszervezetek pénzgazdaikodása is szélesköru nyilvánosságot kapjon.

A Vasutasok Szakszervezetének Számvizsgáló Bizottsága

Szabadságot az Akropolisz hősének!

Manolisz Glezosz, az antifasiszta küzdelem legendáshirü hőse hat hónapja börtönben sinylődik.

Mint ismeretes, a görög kormány „kémkedéssel" vádolja és fasiszta jellegü törvény alapján katonai bíróság elé akarja állitani, ahol a vádlottak nem élhetnek fellebbezési jogukkal és az itélet azonnal végrehajtják. De mivel a Glezosz elleni vád alaptalan, lehetséges, hogy a kormány nem meri bíróság elé vinni az ügyet. A nemzeti hős fogvatartásának elhúzódása azt a célt szolgálja: csökkenteni a nemzetközi tiltakozás erejét, csökkenteni a haladó emberiség éberségét, hogy azután könnyebben leszámolhassanak a hőssel.

Éppen ennek nem szabad megtörténnie. A haladó emberiségnek — így a magyar népnek is — fokozni kell éberségét és tiltakozását Glezosz ügyében. Pár nappal ezelőtt Párizsban megalakult a Glezosz megmentéséért küzdő Nemzetközi Bizottság, melynek fő követelése: ügyét haladéktalanul rendes bíróság elé Glezosz ügyét!

A nemzetközi szolidaritás megnyilvánul abban is, hogy Glezosznak itélték a nemzetközi újságiró dijat és a Béke-Világtanács aranyérmét. Megérdemelt kitüntetések ezek a nagy békeharcosnak!

Május 30-án múlt 18 éve, hogy Glezosz végrehajtotta történelmi tettét — letépte az athéni Akropoliszról a hitleri lobogót és ezzel tulajdonképpen a megszállott Európa első partizánja lett.

Legyen az évforduló újabb erőt adó állomása a nemzetközi szolidaritási mozgalomnak, az akropoliszi hős életének megmentéséért. Az imperialistákat kiszolgáló Karamanlisz-kormány — amely éppen ebben az esztendőben amnesztiát adott a hitlerista háborús bünösöknek, kilelt Görögországban ítéltek el és megengedte, hogy amerikai rakétatámaszpontokat létesítsenek görög földön — képes arra, hogy negyedszer is halálra ítélje az antifasiszta harc élharcosát, de csak akkor, ha a nemzetközi tiltakozási hullám veszit erejéből.

De a tiltakozás nemcsak hogy nem veszit erejéből, hanem szerte a világon egyre viharosabbá válik. És tovább erősödik mindaddig, amig az Akropolisz hősének életét meg nem mentik.

Van, de még sincs

A mérlegeléseknél előforduló hibák miatt jelentős összegű kártérítést fizet a vasút. A hibák forrása nemegyszer a mérlegek megbizhatatlansága. Az is gyakori, hogy mérleg hiányában a vasút kénytelen súlybevallással felvenni az árut. Helyes tehát az a törekvés, hogy ezen mérlegbeszerzéssel segítsünk.

Pécs állomáson 1958 októberében felszereltek egy 2000 kilogrammos új raktári mérleget, de sajnos még jelenleg sem működik, mert nincs hitelesítve. Tudomásunk szerint azért maradt el ez a működés szempontjából fontos aktus, mert a mérleg minősége nem felel meg a követelményeknek.

Ha a mérleg valóban nem jó, miért vették át a mérleggyártól és miért építették be? Megtörtént-e a felelősségrevonás az átvételért? És — ami a legsürgősebb — mikor lesz végre mérlegünk?

Sólyomvári János
Pécs állomás

A SZOVJET VASUTASOK A HÉTÉVES TERVÉRT

Irta: B. Krasznyikov a Gudok főszerkesztője

III.

Teljesen jogos követelmény, hogy *a hétéves terv alatt a vasút felsőbb tanintézetei 60 ezer szakképzett embert adjanak,* vagyis csaknem kétszer annyit, mint az elmúlt hét év alatt. *Több mint 40 ezer új mérnököt és 80 ezer technikust kell alkalmazni.* Emellett át kell képezni 350 ezer mérnököt, technikust és más vezetőt, akiknek el kell sajátitaniuk a villamos és motorosvontatás ismereteit. Lényegileg minden olyan vasutasnak átképzésen kell átmennie, aki valamilyen kapcsolatban áll a forgalommal.

A száraz számadatok a vasutasok életviszonyainak szakadatlan javítását is jelzik. Íme! Míg az elmúlt hét év alatt lakásépítésre 11.7 milliárd rubelt fordítottunk, 10,3 millió négyzetméternyi lakóterületet építettünk, addig *a hétéves terv előirányzata szerint a vasutas dolgozók részére 20 millió négyzetméter lakóterület épül 19 milliárd rubel értékben.*

Több milliárd rubelt fektetünk be tanintézetek, technikumok, iskolák, iskola-internátusok, kórházak, poliklinikák, áruházak, éttermek, gyermek-játszóterek és bölcsődék, kultúrpaloták és házak, klubok, könyvtárak, stadionok, vízi telepek építésére és bővítésére, egyszóval minden olyanra, amely nélkül a korszerű ember nem tud meglenni és még kevésbé a szocialista társadalom embere.

★

A tavaszi áradással lehet összehasonlítani a népi energia, alkotás, kezdeményezés feltartóztathatatlan áradatát, amelyet a hétéves terv előirányzatai, az SZKP XXI. kongresszusának történelmi nevezetességü határozatai életre hivtak.

A hétéves tervet hat év alatt; öt év alatt! — így hangzanak a vasútigazgatóságok, osztályfőnökségek, állomások, a távközlő- és biztosítóberendezések központi ellenőrségei, a fűtőházak és kocsiszínek, üzemek és építkezések sokosok kollektívájának kötelezettség vállalásai, amelyeket elemzések, számitások támasztanak alá. A Szovjetunió vasutainál, de általában országszerte nincs olyan vállalat, amelynek kollektívája ne határozta volna el a hétéves terv feladatainak határidő előtti teljesítését.

Már a pártkongresszus előestéjén a *moszkva—rjazányi* igazgatósághoz tartozó *Moszkva-rendezőpályaudvar* fűtőházában, kommunisták és komszomolisták kezdeményezése alapján egy új, hazafias mozgalom indult a *kommunista munkabrigádok* létesítésére. A kezdeményezés villámgyorsan követőkre talált. A versenybe eddig több mint 15 ezer brigád kapcsolódott be. A hétéves terv harcosainak első soraiba álltak a kommunista munka élenjárói azok az emberek, akik törvényként tüzték ki maguk elé, hogy kommunista módra fognak dolgozni, tanulni és élni.

A *Déli igazgatóságunkban* van az *osznovai osztályfőnökség.* Ennek az osztályfőnökségnek vasutasai már régen elnyerték az egész ország elismerését.

Az SZKP XXI. kongresszusának napjaiban az osztályfőnökségre villamosmozdonyok érkeztek. A kollektíva egységes volt abban a törekvésben, hogy gyakorlatilag bebizonyítsák: ügyes, és jó kezekbe került az új technika. És bebizonyították: 25—30 percre csökkentve a mozdonyok állását a fordulóhelyeken, emelve a forgalom gyorsaságát, új rendet vezetve be a szerelvények szemléjénél és fogadásánál. Az osznovaiak 921 kilométerben állapitották meg a villamosmozdonyok napi átlagos futásának normáját az 565 kilométeres normával szemben. És Osznova vasutasainak tiszteletére meg kell jegyezni, hogy nemcsak teljesítik ezt a rendkívül megfeszített normát, hanem túl is teljesítik.

★

A hétéves terv sikerrel kezdődött az iparban, a mezőgazdaságban, a vasúti közlekedésben egyaránt. Például a napi átlagos berakás januárban a tavalyival szemben 17 400 kocsival, februárban pedig 22 400 kocsival növekedett. Két hónap alatt terven felül 15 millió tonna vasat, különféle gépeket, kőolajtermékeket, kokszot, turfát, palát, építési anyagokat, gabonát és egyebet szállítottak el.

Sikerrel zárult március is.

A hétéves terv újabb fontos határkő fejlődésünk útján. A vasutasok — mint a többi szovjet ember —, azzal a szilárd meggyőződéssel vannak eltelve, hogy ezt a határt is beveszik. Garancia erre a lenini párt bölcs vezetése, azé a párté, amely *Hruscsov* kifejezése szerint, az alpinistákhoz hasonlóan bátran és férfiasan ostromolja az újabb, szinte megközelíthetetlen magaslatokat és lerakja az utat azok számára, akik az élcsapat után haladnak. A munkásosztály harci csapata, a mi pártunk után haladnak a Szovjetunió népei a kommunizmus ragyogó csúcsai felé.

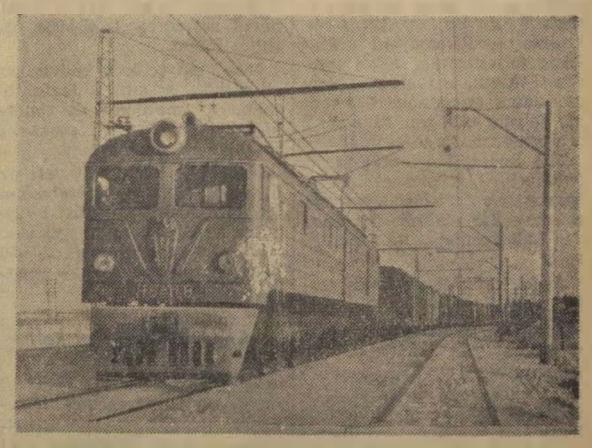
Barátságos munkahely — vidámabb munka

A tisztasági hónap keretében szinte újjáéledt a kazincbarcikai állomás — valljuk be őszintén —, elhanyagolt külseje. A felvételi épületet, a kerítést, a zászlórudakat átfestették. Virágos kertek, fenyőfák díszítik az állomás környékét.

A fáradt utas szívesen pihen meg a sárga kaviccsal felszórt úton elhelyezett padokon. A gyermekes édesanyák és a nem dohányzók új várótermet kaptak. A raktár rendbehozása, festése most folyik.

A kellemes, tiszta környezetben vidámabban megy a munka is. Most az a fontos, hogy őrizzük, gondozzuk munkahelyünket, ne engedjük tönkretenni, bepiszkítani.

Behán Rózsa
Kazincbarcika.



A transzszibériai vasútvonalon, Novoszibirszk és Tajga között közlekedő szerelvényeket ilyen „N—8" típusú, nagykapacitású villamosmozdonyok vontatják

Jól sikerült küldött-közgyűlés a Gazdasági Vasutaknál

A Gazdasági Vasutak szakszervezeti csúcsbizottságának vezetőségválasztó küldött-közgyűlésére zsufolásig megtelt a Lenin körút 96. sz. alatti kultúrterem. A küldöttek előtt *Kovacs Kálmán*, a csúcsbizottság elnöke számolt be a szakszervezeti bizottság tevékenységéről. Hosszúra nyúlna a beszámoló ismertetése. Egy-két olyan példát azonban, amely hűen tükrözi a munkát, érdemes kiragadni.

Tartalmas, értékelő beszámoló

Kezdjük talán a szervezettséggel. 1955—56-ban még problémát jelentett a szakszervezet erősítése. Ebben az időben a dolgozóknak alig kétharmada volt tagja a szakszervezetnek. 1957-ben sem sokat javult a statisztika. Kétségtelenül ebben az is közrejátszott, hogy egyes szolgálati helyeken, mint például *Oroszlányban*, a rossz munkakörülmények miatt 2—3 hónaponként vándoroltak a dolgozók.

1958 végére sokat javult a helyzet. A központi nyilvántartás szerint a dolgozók összlétszámának 83,8 százaléka, jelenleg pedig 93,8 százaléka tagja a szakszervezetnek és fizeti rendszeresen a tagdíjat.

Az anyagtakarékosságra és az újítómozgalomra is gondot fordított a csúcsbizottság. 1958-ban például részletes takarékossági tervet dolgoztak ki, aminek köze van az évi 650 000 forintos megtakarításhoz. Ha nagyobb gondot fordítanának a tehervonatok terhelésére, még nagyobb összegű megtakarításra lehet számítani.

Az újítómozgalom a beszámoló értékelése szerint megtorpant az utóbbi időben. Ennek elsősorban az az oka, hogy a szakvonali vezetők és a szakszervezeti bizottságok keveset foglalkoznak az újítókkal.

A társadalmi tulajdon védelme sem szívügye mindenütt a dolgozóknak. Bár a csúcsbizottság és a szakszervezeti bizottságok is sokat foglalkoztak ezzel a problémával. Vannak akik nem becsülik szerszámaikat, elhanyagolják a gépek kezelését, ápolását. 1958-ban például a hanyagság, gondatlanság következményeként csupán a járműveknél 103 000 forint kár származott.

Segíteni akaró, előremutató felszólalások

A felszólalók általában megelégedéssel nyilatkoztak a csúcsbizottság munkájáról. Néhányan azonban szóvátették, hogy a vezetőség tagjai ritkán látogattak el az üzemegységekhez. Az igergetések, az adminisztratív irányítás helyett több gyakorlati segítséget várnak a szakszervezeti aktívák. Főként azok, akik mint új tagok most kerültek a vezetőségbe. Mások arra hívták fel a figyelmet, hogy törődjön többet a szakszervezet az ifjúság nevelésével. A kisebb üzemegységeknél nem működik a KISZ-szervezet. Ilyen helyeken jóforman senki nem foglalkozik a fiatalokkal.

Mi jellemezte a vezetőségválasztó közgyűlést?

Egy mondatban így lehetne a kérdésre felelni: *gondos előkészület, jó rendezés.* Ez azonban jobbára csak a külsőségekre vonatkozik. Ennél sokkal jelentősebb a lelépő csúcsbizottság beszámolója és a termékeny vita.

A beszámoló tartalmas volt. Számot adott nemcsak az eredményekről, hanem a hibákról is. Sőt bírálta és a jövő feladatait is megszabta. Meglátszott a beszámolón, hogy a csúcsbizottság kollektíven készítette. Egyedül talán az kifogásolható, hogy a termelési eredmények értékelése nem volt elég politikus.

Annak ellenére, hogy a szakszervezeti bizottságoknak és aktíváknak is nagy része van az eredményekben, a beszámolóból hiányzott a szakvezetés segítségének mikéntje. Ez volt a véleménye *Pánti Béla* elvtársnak, a GV igazgatójának, a szakszervezet alelnökének is.

A 13 tagú új vezetőségre vár a feladat, hogy a javaslatokat, észrevételeket hasznosítva, még eredményesebben dolgozzon s két év múlva még gyümölcsözőbb munkáról adhasson számot a küldött-közgyűlésnek.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

21. számból: 105 236/1959. I./2. B. Az államvasúti havibéres dolgozók fizetésének rendezése tárgyában megjelent 116 000/1957. I./4. B. sz. rendelet módosítása.

111 127/1959. I./2. B Sugárártalomnak kitett munkahelyen dolgozók pótléka.

22. számból: 111 091/1959. I./5. A Vasúti kocsik és azok berendezésének megóvása a kocsi megrakása közben.

112 109./1959. A1. A Budapest—Vágóhíd szertár egyenruharaktárának megszüntetése.

Egy munkavédelmi film sikere

Az *Utolsó pillanat* című munkavédelmi filmet a miskolci igazgatóság 59 szolgálati helyén 124 előadáson vetítették február 1. és május 14. között.

A film helyes témaválasztását — a tolatásnál előforduló hibákat mutatja be — bizonyítja, hogy a 124 előadást 7863 dolgozó tekintette meg.

Antal Imre
filmvetítő

PEDAGÓGUSNAPRA

A VIII. pedagógusnapon a szülők és a tanítványok nevében szeretettel köszöntjük a tanítókat, a tanárokat, a nevelőket, a szocialista Magyarország jövendő nemzedeke jellemének nyesegetőit, tudományra, emberségre oktatóit.

Az, hogy az év egy napját pártunk és kormányunk a pedagógusok ünnepévé avatta, egyben azt is jelenti, hogy az év hétköznapjain is különös figyelem fordul az oktatók, nevelők, a pedagógusok felé. Azt jelenti, hogy munkájukat, ténykedésüket nagyra értékeljük, hogy áldozatos tevékenységükért megkülönböztető köszönet illeti őket.

A szülői ház nem elég az ifjúság neveléséhez. Mint ahogy egyedül nem elég az iskola sem. Csak a kettő következetes együttműködéséből származhat igazi eredmény: a jövő nemzedék szocialista szellemu nevelése.

Pedagógusaink nagy része képes arra, hogy a szülői házban kapott nevelést tudományos alapossággal kiegészítse, a tanulást összekösse a jellemformálással. Amellett, hogy képesek erre, fáradságot nem ismerve dolgoznak is azért. Köszönet érte mindannyiuknak!

Vasutasok segítsége a termelőszövetkezeteknek

Az utóbbi hónapokban igen jó kapcsolat jött létre a *Gyöngyösi Kitérőgyár* dolgozói és a *gyöngyöshalászi termelőszövetkezetek* között. Az év elején alakult *Petőfi Termelőszövetkezetnek* például egy 50 férőhelyes istálló építésében segítenek. A szövetkezeti tagok május közepén hozzáfogtak az építkezéshez szükséges terméskő fejtéséhez. Ebben a nehéz munkában az üzem húsz dolgozója is részt vett. Ezenkívül az építkezésnél is segítik majd a szövetkezetieket.

Ez csak a kezdet. A vasutasok a párt- és a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére ugyanis elhatározták, hogy év végéig 4000 munkaórát fordítanak a gyöngyöshalászi termelőszövetkezetek megsegítésére.

*

A *Gazdasági Vasutak* egyes üzemegységeinek dolgozói is hathatós segítséget nyújtanak a termelőszövetkezeteknek. Különösen *Győr-Sopron*, *Veszprém* és *Szolnok* megyében — ahol az év elején a községek egymásután léptek a szövetkezés útjára — van erre sok lehetőség.

A GV-dolgozók élnek is a lehetőséggel. *Győr-Sopron megyében a kapuvári, Veszprém megyében az úrkuti, Szolnok megyében* pedig a *fegyverneki* üzemegységet illeti dicséret a segítségért. A három üzemegységnek a dolgozói a téli hónapokban a szervezésnél, napjainkban pedig a mezőgazdasági gépek javításánál segítenek a környező községek termelőszövetkezeteinek.

Üdülőink felkészülten várják a dolgozókat

Megkezdődött az üdülési idény. A dolgozók első csoportjai birtokukba vették az üdülőket, hogy megérdemelt pihenőjüket kellemes környezetben eltöltsék.

Több millió forint korszerűsítésre, építésre

Szakszervezetünk a holtszezon alatt az eddigiekhez hasonlóan folytatta üdülőink korszerűsítését. *Balatonboglár*on véglegesen befejeződött a konyha építése. Elkészült a szabadtéri színpad, s ezzel a filmvetítés problémája is megoldódik. *Hévízen* az alagsori szobákat alapos szigeteléssel mentesítették a talaj nedvességétől.

Szántódon a szobák nagy részét újrafestették. Jelenleg is folyik a balatonföldvári vízmű bekötése. Előreláthatólag a nyár végéig megoldódik a vízprobléma a felnőtt üdülőben. *Balatonkenesén* folyik a gyermek és ifjúsági üdülő építése. — 2,5 millió forintos költséggel. A munkálatok végleges befejezése 1960 első felében várható. Az állandóan üzemben levő *mátraházi* üdülő szobáinak butorzatát félmillió forintos költséggel felújították.

Ezeken kívül valamennyi üdülőben megtették az előkészületeket, hogy a 11 000 vasutas dolgozó kényelmesen, gondtalanul tölthesse pihenőjét.

Az eddigiekhez hasonlóan, szakszervezetünk az idén is szervez gyermeküdültetést. A szakvonallal karöltve 1 120, a SZOT segítségével pedig 1130 iskoláskorú, vasutasgyermek tölthet néhány hetet hazánk legszebb tájain. Ezenkívül a családi üdülőkben 280 gyermek üdülhet szüleivel együtt.

Amin változtatni kell

Alig kezdődött el az idény, máris találkoztunk olyan jelenségekkel, amelyeket szóvá kell tenni.

Elnökségünk a múlt évben hozzájárult ahhoz, hogy különösen indokolt esetben nem dolgozó feleségek is igénybe vehessék fő idényben az üdülőt. Már most is olyan nagyszámú kérelemmel találkozunk, amelynek kielégítése lehetetlen. Elsősorban az utazószolgálatot teljesítők kérelmét veszi figyelembe a szakszervezet a nem dolgozó feleségek üdültetésénél, tekintve, hogy ezek a dolgozók vannak legtöbb ideig távol családjuktól.

De ezeknél is csak olyan nem dolgozó feleségek jöhetnek számításba, akiknek több gyermekük van, tehát az anya ideje nagy részét kénytelen a gyermekek nevelésére, gondozására fordítani. A családos üdülést kizárólag olyanok vehetik igénybe, ahol a férj és a feleség is dolgozik.

A szakszervezeti bizottságok a központ és a területi bizottság által közölt irányelveket mindenkor vegyék figyelembe, mert ezzel a sajat munkájukat könnyítik és a dolgozókat felesleges fáradozástól, esetleges bosszúságtól kímélik meg.

A Szegedi Vasútforgalmi Technikum IV. éves növendékei búcsút vesznek a tanteremtől, ahol olyan sok kellemes — és néha kellemetlen — órát töltöttek

MÉG MOST IS A MARADISÁG

Közel 18 ezer nő dolgozik a vasúton. Megtaláljuk őket az ügyességet, energiát követelő fizikai munkán, a határozottságot, gyors intézkedést kívánó forgalomnál. Gyakran vidámabb lesz a robogó vonaton utazók hangulata, ha udvarias, szolgálatkész jegyvizsgálónő kéri a jegyeket, szolgál felvilágosítással.

De még ma is gyakran látni meglepett idős vasutast — elsősorban nyugdíjast —, aki a fejét csóválja, amikor a forgalmi szolgálattevőnő magasba lendíti az indítótárcsát. Nem szokott ő ehhez. Az ő idejében csak a söprögetésnél, nomeg az írógép mellett lehetett asszonynépet találni. Hiába, nagyot változott a világ.

Igaz, néhol felüti még fejét a maradiság. Akadnak még olyanok, akik tárcsa, kalapács, toll vagy lyukasztó helyett főzőkanalat nyomnának a nők kezébe, de az ilyenek sorsa egyre ritkul. Ezt állapította meg az elnökség május 18-i ülése, amikor a vasutas nők helyzetéről tárgyalt.

A képességnek megfelelő beosztást

Kétségtelen a maradiság az oka, hogy a gazdasági vezetésben aránylag kevés a nő, annak ellenére, hogy bebizonyították, egy sor munkahelyen úgy megállják a helyüket, mint a férfiak. Egyesek félnek nőket foglalkoztatni, mert kétségtelen, hogy az asszonyok vállára nagy súllyal nehezedik a család gondja, ami nemegyszer elkíséri őket a munkahelyre is.

Amikor a munkát vállaló édesanya beteg gyermekét kénytelen ápolni, előfordul, hogy a férfi munkatársnak nagyobb részt kell vállalnia a termelésből. Azonban minden jóérzésű embernek el kell ismernie, hogy ez nem lehet akadálya annak, hogy az arra érdemes nők vezető állásba, képességüknek, szorgalmuknak megfelelő beosztásba kerüljenek.

Téved, aki azt hiszi, hogy a maradiság csak a férfiak körében él még. A régi gondolkodásmód megtalálható a nőknél is. Sokan húzódoznak a tanulástól, a nagyobb felelősséggel járó munkától! A háztartás gondja, a gyermeknevelés problémája is visszahúzó erőként jelentkezhet.

Ha azt akarjuk, hogy a nők maradéktalanul megkapják azt a megbecsülést, amelyet tudásukkal, munkájukkal kiérdemelnek, akkor küzdenünk kell a maradiság ellen, könnyítenünk kell a háztartási gondokon.

Könnyítsünk a háztartási gondokon

Hiba lenne azt gondolni, hogy eddig nem volt erre törekvés. 16 napközi otthon, hét bölcsőde, hat nevelőintézet igyekszik a gyermeknevelés és gondozás nehézségein segíteni. A 72 üzemi konyha is — ahol több mint 43 ezer ember étkezik — könnyíti az asszonyok munkáját. Van ahol lehetővé tették hogy az egyedülálló anyák gyermekei is ott étkezhessenek. Több helyen lehetőség van arra, hogy vacsorát vigyenek haza az üzemi konyháról. A nőbizottságok kezdeményezésére sok helyen háztartási gépeket — elsősorban mosógépet — szerzett be a szakszervezeti bizottság.

Az elnökség foglalkozott a nők szociális helyzetével, bérezésével, szakképzésével, a nőbizottságok munkájával. A meghatározott tennivalók, valamint a SZOT és szakszervezet 1957 szeptemberében hozott határozatának maradéktalan végrehajtása, minden bizonnyal tovább fogja javítani a nők helyzetét a vasúton.

A szocialista munkabrigád címért

Kalászéréskor is ritkán van ilyen meleg.

A *Szolnoki Járműjavító* VII/a osztálya szabad ég alatt dolgozó felépítményi lakatos-brigadjának tagjai ingujjban szorgoskodnak a tűző napon. A jó hírű brigád egyik részlege, élen *Horváth István* brigádvezetővel, a személykocsi-műhely tetőzetének vasszerkezetén dolgozik. A másik részleg *Nagy József* Kossuth-díjas lakatos vezetésével a műhely megrongálódott tetőzetét bontja.

Nem könnyű a feladat. A lakatosoknak házilag kell elkészíteniük a tetőzet vasszerkezetét. Nagy Józsi bácsiéknak pedig ugy kell dolgozni, hogy közben a műhelyben is zavartalanul javíthassák a beteg kocsikat.

A brigád tagjai azonban a megnövekedett feladatok, a nehézségek ellenére is eredményesen dolgoznak Tervüket állandóan 100%-felett teljesítik. Különösen azóta javulnak eredményeik, mióta a *Mihályi-brigád* példáját követve ők is célul tűzték ki, hogy megszerzik a szocialista brigád címet.

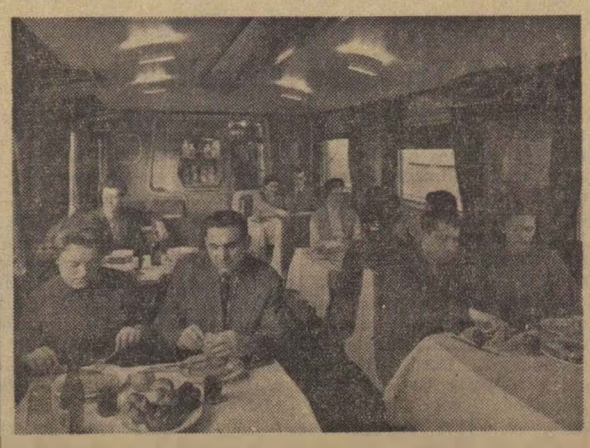
— *Amikor meghallottuk, hogy Mihályiék újszerű versenyvállalást tettek, összeültünk és elhatároztuk, mi is megpróbálkozunk a kettős vállalással* — így Horváth István. — *A nyolc pontba foglalt vállalás nagyobb részét az üzemben, a többit a kapun kivül kell teljesítenünk.*

— *A személykocsi-műhely tetőszerkezetének rendbehozása hosszú hónapokat vesz igénybe* — veszi át a szót *Csabai Ferenc*, a brigád egyik legjobb dolgozója, a szakszervezeti bizottság munkavédelmi felelőse. — *Valamennyien tudjuk, mit kell tennünk, hogy tervünket maradéktalanul teljesítsük.*

A brigád idősebb tapasztaltabb tagjai a termelési feladatok elvégzése közben szakmai tudásuk állandó növelésére és a fiatalok nevelésére is nagy gondot fordítanak. A múlt évben például három fiatal került a brigádba. A legjobb szakemberek mellé osztottak be őket. Ezzel elérték, hogy ma már bármelyikre rábízhatnák rajz utáni feladatok elvégzését is.

— *A kapun kivüli műszakban is születtek már eredmények* — szólt közbe *Mészáros János*. — *Gyakran rendezünk családi összejöveteleket, közösen járunk színházba, moziba. Legutóbb a Szigligeti Színházban voltunk. Ugyancsak együtt vettünk részt a szolnoki békenagygyűlésen is. Nálunk egyébként a jegyelemmel, a kollektív szellemmel azelőtt sem volt különösebb probléma. Brigádunk törzsgárdája évek óta együtt dolgozik. Nagy gondot fordítunk elméleti tudásunk növelésére is. Brigádunkból heten vártoktatásban vesznek részt, de a napi kül- és belpolitikai eseményekről is rendszeresen tart valaki ismertetőt a déli ebédszünetben.*

A Szolnoki Járműjavítóban több mint félszáz brigád tűzte ki célul a szocialista brigád cím megszerzését. Hogy közülük kik kapják meg ezt a megtisztelő címet azt még nem tudni. Annyi azonban bizonyos, hogy a Horváth-brigád minden törekvése a kitüntető cím elnyerését szolgálja.



A Győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban készült újtípusú étkezőkocsi belseje
(MTI Foto Szíklai Dezső felv.)

1919 1957 KISZ

Ifjúsági ÉLET

Ifjúsági munkabrigádok szépítik a balatonkenesei vasutas-üdülőtelepet

Az elnökség mellett működő Ifjúsági Tanácsadó Bizottság felhívása nyomán sorra jelentkeznek a fiatalok a balatonkenesei vasutas üdülőtelep rendbehozására. Az első fecskék, a *sztálinvárosi* fiatalok május 16-án és 17-én, a *nagykanizsai fűtőház* kiszistái pedig 23-án és 24-én töltötték a hét végét munkával és szórakozással az üdülőtelepen.

A sztálinvárosi fiatalok május 16-án és 17-én dicséretes munkát végeztek a balatonkenesei üdülőhöz vezető út rendbehozásán.

A két munkabrigád a gyermeküdülő építésvezetőségének javaslatára elsőnek a Balatonkenese üdülőtelep megállóhelytől az üdülőig vezető út rendbehozásához látott hozzá. A fiatalok derekas munkát végeztek. S ami még ennél is örvendetesebb, nemcsak jó munkájukkal, hanem fegyelmezett viselkedésükkel, példamutató magatartásukkal is kivívták az építésvezetőség és a dolgozók elismerését.

•

A szombathelyi területi bizottság mellett működő Ifjúsági Tanácsadó Bizottság öt 20 fős munkabrigádot küld az elkövetkezendő hetekben Kenesére. Minden bizonnyal a szombathelyi fiatalok és a többiek is megállják majd a helyüket az üdülőtelep rendbehozatalában, szépítésében.

Zászlót kaptak a pécsi fűtőház KISZ-fiataljai

Kedves ünnepség színhelye volt május 14-én a pécsi vasutas kultúrotthon: *zászlóavató és névadó ünnepségét tartotta fűtőházunk KISZ-szervezete.*

Az ünnepségen *Kapusi Mihályné* csomóponti párttitkár szólt a fiatalokhoz. Méltatta a takarékossági mozgalomban, valamint a szakvonali munkában elért eredményeiket, majd a KISZ-szervezet névadójának, *Ságvári Endrének* harcos életéről, munkásságáról beszélt.

— *Ez a selymes vörös zászló arra kötelez benneteket, hogy a jövőben Ságvári Endre nevéhez méltóan éljetek és dolgozzatok* — mondotta befejezésül.

Az ünnepi beszéd után elsőnek a zászlóanya, *Babella* elvtársnő — régi munkásmozgalmi harcos — kötötte fel szalagját a zászlóra, majd a zászlószögek beütése következett.

Az ünnepség hivatalos részének befejeztével a Pécsi MÁV Énekkar és a kultúrcsoport szórakoztatta a részvevőket. **Eperjessy Ferenc** SZB-elnök

SZOT Munkavédelmi Kiállítás a Budapesti Ipari Vásáron

Az idei Budapesti Ipari Vásáron a SZOT a minisztériumokkal és a szakmákkal karöltve, közel 400 négyzetméter területen munkavédelmi kiállítást rendezett.

A kiállítás anyagának összeállítói a legegyszerűbb kézierejű anyagmozgatástól a bonyolult gépi munkáig számos munkafolyamat helyes, előírás szerinti végzésének ismertetésére törekedtek. Elsősorban olyanokra, amelyeknél jelenleg leggyakoribbak a balesetek. Bemutattak több munkavédelmi tárgyú filmet is, nagyszámú közönség előtt.

A vasúton előforduló balesetek elleni védekezés bemutatására 45 négyzetméter terület állt rendelkezésünkre. Elsősorban a kézierővel történő anyagmozgatást, az előírásszerű be- és kirakást, a vasúti kocsik helyes össze- és szétkapcsolását mutattuk be. Tanulságos volt a helyes anyagtárolás, a különféle állványok alkalmazásának, valamint az anyagmozgatásnál használatos eszközök helyes kezelésének bemutatása is. Állandó érdeklődés mellett vetítették *Akik a halálból jöttek vissza* című munkavédelmi oktató filmet.

A kiállítás alatt a látogatók szakszerű felvilágosítását három munkavédelmi felügyelő látta el. Osztályunk mindhárom munkavédelmi felügyelője részt vett ebben a munkában.

A kiállítás megrendezése helyes gondolat volt. Reméljük, hogy a jövőben több hasonló bemutatóra is sor kerül.

Berta István,
a munkavédelmi és munkásellátási osztály vezetője.

MAGYAR VASUTAS
A Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkesztőség:
Budapest, VI. Benczur utca 41
Telefon:
424—184. üzemi 24—41 38—00
Megjelenik havonta kétszer
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Terjeszti
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII. Rakoczi út 54
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály

100 esztendős a miskolci személypályaudvar

A Habsburg-uralmat nyögő *Magyarországon* a XIX. sz. elején alig van ipar, kereskedelem. Járatlanok az utak. 1820-ban *Pest* és *Szeged* között még nincs követett országút. A magyar főnemesség külföldön szórja a pénzt. A nemesség önző patópálos gondolkodású. A hivatali nyelv a német. A felsőbb körökben a latin, a francia járja. Magyarul csak a paraszt, a mesterlegények és a kóbor betyárok beszélnek.

Ilyen viszonyok között sürgeti *Széchenyi*, később *Kossuth* — bár különböző elgondolással — a közlekedés fejlesztését. Az országgyülés 1836. XXV. tcikke kiegészítve az 1840. XVIII. és 1840. XL. cikkekkel, melyek az ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalkozásokról szólnak, már emlegetik Miskolcot.

Hosszas huza-vona után, a nagytőke egymás elleni harca közben öltött formát Széchenyi álma: *megkezdődött a vasútépítés.* A *pest—váci* vonalon 1844. október 5-én megtörtént az első kapavágás és 1846. július 15-én átadták a forgalomnak a vonalat. A szabadságharcig már nem sok történt. Aztán szinte megdermedt az élet. A *Bach-korszak* abszolutisztikus kormányzatát nem hatották meg a miskolci panaszok.

Vasútépítésre csak az 50-es évek derekán kerülhetett sor. Széchenyi *„Ein Blick"* (*Egy pillantás*) című viharos hatású munkája végül is *„engedékenységre"* bírta a Bach-rendszert és közvetve elősegítette a miskolci vasútépítést. *1859. május 24-én átadták a debrecen—miskolci 136 km-es vonalszakaszt a forgalomnak.*

Pályaudvaruk születésének 100. évfordulójára a napokban emlékeztek a miskolci vasutasok, ha lehet, az eddiginél is jobb munkával. A nagyobb szabású ünnepségekre a vasutasnapon kerül sor. Jó munkát kívánunk a jubiláló miskolciaknak, hogy az évfordulót újabb munkasikerekkel tehessék emlékezetessé.

Furcsa történet egy pénztárcával

Egyszerű külsejű, 50 év körüli asszony kért jegyet Inotára a keszthelyi állomás pénztáránál. Lassan, nagy gonddal számolta le a jegy árát és fáradt léptekkel indult a peronra.

A pénztárnál tovább folyt a jegykiadás. Bali Árpádné, egy tapolcai vasutas felesége, amikor az ablakhoz ért érezte, hogy a lába valamilyen tárgyat sodor. Felvette és a becsületes emberek egyszerűségével felmutatott egy tömött pénztárcát. A mögötte álló férfi mohón kapott utána: „az enyém".

A vonaton Baliné elmondta az esetet a jegyvizsgálónak, aki már nem is csodálkozott, amikor a szomszéd kocsiban egy síró nőt talált, aki sem a jegyét, sem az ötszáz forinttal telt tárcáját nem találta. A jegyvizsgáló nem haragudott a jegy nélküli utasra. Ellenkezőleg.

Baliné segítségével megtalálták a férfit, aki lelkiismeretlenül zsebrevágta más ember tulajdonát. A pénztárcát a jeggyel és a pénzzel együtt visszakapta az asszony. A férfi a rendőrségre került.

Eddig a történet. Talán még annyit: a jegyvizsgáló Vörös Ferenc volt. Segítőtársai: Bajnóczi Mihály vonatvezető és Váci Elemér jegyvizsgáló, valamennyiük honállomása Keszthely. **Bognár Károly**
Tapolca

A szerkesztőség üzeni

Tótka Károly Szeged. Kérdéseire személyesen adunk választ. A jelzett adatokat most halljuk először, véleményünk szerint az megalapozatlan. Az igaz, hogy a szocialista rendszerben állandó a törekvés a munka egyszerűsítésére, a bürokrácia csökkentésére. **Gálos Sámuel, Dubicsány.** Nyugdíjának folyósítása mellett havi 500 forint díjazásig vállalhat munkát. Ha 500 forintot meghaladja a keresete, nyugdíjának folyósítása szünetel. **Süttel József Szolnok.** A levelében jelzett problémákat a szakszervezet megvizsgálja. Reméljük, rövidesen kielégítő választ adhatunk. **Borbély Sándor Sztálinváros.** Ruhajárandóságát megkapja. **Túróczy Istvánné Pécs.** Verse igen szép, sajnos, április 22-én érkezett szerkesztőségünkbe, így nem tudtuk közölni. Szívesen vesszük, ha máskor is beküldi verseit.

Behán Rózsa Kazincbarcika, Sólyomvári János Pécs, Bognár Károly Tapolca, Ugiyai Sándor Miskolc, Sziládi Sándor Szeged, Domokos Péter Budapest, Moka Gyula Záhony, Tótka Károly Szeged, Zsigmond János Szolnok, Eperjesy Ferenc, Várnai László Pécs, Mandola István Budapest. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szobonya László Vác, Bognár Károly Tapolca, Béres Ferenc Veszprém külső, Ugiyai Sándor Miskolc. Panaszukat megvizsgáljuk.

A Trubadur Angyalföldön

Budapest Nyugati-pályaudvar párt- és szakszervezeti bizottsága a kongresszusi verseny során kimagasló eredményt elért dolgozók tiszteletére május 25-én az *Angyalföldi Fémmunkás Kultúrotthonban* operaelőadást rendezett.

Jó gondolat volt és szép ajándék. Vagy 400-an jöttek el öregek és fiatalok, dolgozók és családtagok. Derűs, jókedvű arcok töltötték be a helyiséget, ahol *Verdi Trubadurját* kelteték életre vasutas színjátszók. A zenekar — valamennyien a Nyugati-pályaudvar dolgozói — jól reagált *Havas Lajos* karnagy pálcájára. Egyes részletek tolmácsolásáról (*Azucéna máglyadala, Leonóra és Manrico kettőse, a toronyária*), csak a legnagyobb elismeréssel szólhatunk.

Dicséret és elismerés illeti *Havas Lajos* főintéző karnagyot. Külön dicséret *Azucéna* alakításáért *Arató Gabriellának.* Jó volt *Erdődi Olga Leonórája* és *Komádi Gerzson Luna grófja. Manricónak* egyaránt hibát meg lehet bocsátani a jól fogott toronyáriáért. A többiek játéka is lelkes és szívből jövő volt. Csupán a hosszú szünetek és a labilis díszletek voltak némelykor illúziórontók.

— lyf —

HIREK

Halálozás

Nagy részvét mellett temették el a rákoskeresztúri új köztemetőben május 27-én Hajnal Balázs elvtársat, a MÁV Nyugdíjhivatal helyettes vezetőjét, aki életének 49. esztendejében tragikus hirtelenséggel elhunyt.

Hajnal Balázs igazgatóhelyettest a vasút saját halottjának tekintette. Temetésén Végh Lajos elvtárs, az I/3. szakoszt. vezetője, a szakszervezet elnöke méltatta a vasút fejlesztésében és a munkásmozgalomban végzett áldozatkész munkáját. A párt nevében Lengyel József elvtárs mondott búcsúbeszédet.

★

— Leugrott a kihaladó vonatról egy utas Pétfürdő állomáson és a vonat alá került. Kocsis Lajos forgalmi szolgálattevő gyors, bravúros közbelépésének köszönhető, hogy a vonat kerekei nem szelték ketté. Dicséret a bátor életmentőnek.

— Hézagnélküli vágányt fektetnek le az idén Vámosgyörk és Ludas között. Az elmúlt évben Hatvantól Vámosgyörkig végezték el ezt a munkát.

— Nagy sikerrel mutatta be a szombathelyi Ady Endre népművelési otthon színjátszó gárdája a Bástya Setány 77 c. zenés vígjátékot. A vígjátékot vidéken is bemutatják.

— Bővítik a szuhakállói állomást. Növelik a vágányhálózatot, korszerű várótermet és felvételi épületet építenek.

— 120 méter hosszú sínek gyártását kezdik meg a gyöngyösi sínhegesztő telepen. A gyártást a hegesztési technológia fejlődése, valamint a rakodótelep meghosszabbítása tette lehetővé.

— Félmillió forintot költenek a hegyeshalmi állomás csinosítására, korszerűsítésére. Az állomás világvárosi világítást kap. Az üzemi konyhára 40 000 forintot költenek. Megkezdték a parkosítást is.

— Csinosítják a kaposvári állomást. Az előcsarnok meszelését megkezdték.

— 30 000 forint értékű társadalmi munkát vállalt Pósfa termelőszövetkezeti község lakossága az új kitérő és rakterület építésénél.

— Bevezetik az idegennyelvű tájékoztatást a Keleti-pályaudvaron. Orosz, angol, francia és német nyelven tájékoztatják majd a nemzetközi vonatok utasait a szerelvények indulásáról, érkezéséről.

— Elérte az élüzem cím elnyeréséhez szükséges szintet az első negyedévben a gyékényesi vasútállomás kollektívája.

— Nők Akadémiája címmel előadássorozatot indított a miskolci területi bizottság nőbizottsága. Eddig három előadás hangzott el. Különösen nagy sikere volt a legutóbbinak, amely a dolgozó nők öltözködési problémáiról szólt.

SPORTHÍREK

Jól sikerült tömegtúrát szervezett Magyarkútra május 23-án a BVKH szakszervezeti bizottsága és a természetjáró szakosztály. A túrán 300 dolgozó és családtag vett részt.

Megkezdte a közös előkészületeket az 1959. évi vasutas férfi röplabda Európa-bajnokságra készülő vasutas válogatott keret a BVSC Szőnyi úti sporttelepén.

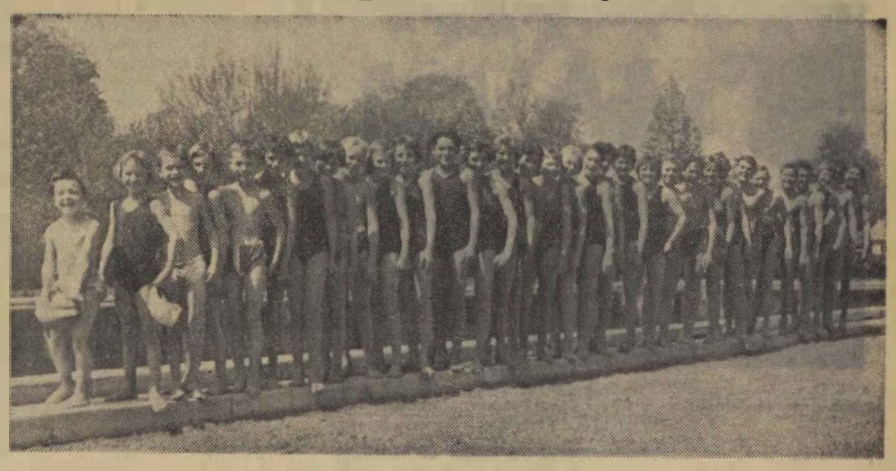
Helyes kezdeményezés az Északi Járműjavító KISZ-bizottságé részéről, hogy három sportágban — eakk, asztalitenisz és labdarúgás — visszavágó jellegű bajnokságot írt ki a Debreceni, a Szolnoki és az Északi Járműjavító fiataljai részére. A bajnokság egyegy üzemben mintegy ötven fiatalt mozgat meg. A végeredmény értékelése, illetve a helyezések eldöntése, a csapatok otthon és idegenben szerzett pontjai alapján történik.

LAKÁSCSERE

Elcserélném 1 szobás lakásomat 2 szobásra. Nagy-Budapest területén. Cím: Gulyás Sándor, Bp., VI., Rudas László utca 105. sz. Érdeklődni bármikor.

Budapest, XIV. kerületében levő intézeti 2 szoba összkomfortos, üvegverandás, gyümölcsfás, virágoskertes és gazdasági udvaros lakásomat elcserélném belterületen levő két 1—1 szobás MÁV, vagy magánlakásra. Érdeklődni lehet telefonon: 206—884-es számon, 8—9 és 18—19 óra között.

Biztató a vasutas úszó-utánpótlás fejlődése



A BVSC úszó-utánpótlásának legfiatalabb tagjai

A helsinki olimpián és az azt követő években a magyar úszósportban — a nőknél — a BVSC adta a válogatott keretnek mintegy kétharmadát. Ki ne emlékezne azokra a nagyszerű diadalokra, melyeket versenyzőink a magyar válogatott színeiben idehaza és külföldön elértek. Sajnos, ezek az eredmények ma már csak mint emlékek élnek emlékezetünkben.

Az ellenforradalom napjaiban a BVSC női úszógárdája is szétforgácsolódott. Egyesek külföldre távoztak, mások kiöregedtek. S az edző, Sárosi Imre kezdhette a munkát előlről. Ausztrál példára úszóiskolát létesített a Szőnyi úton, 5—10 éves gyerekekkel kezdett foglalkozni. Természetesen az apróságok mellett ifjúsági és felnőtt versenyzők is látogatták a szakosztály edzéseit. A tehetségesebb ifjúságiak közül elsőnek **Takács Kató** és **Bodóki Réka** nevét kell megemlíteni.

És az apróságok?

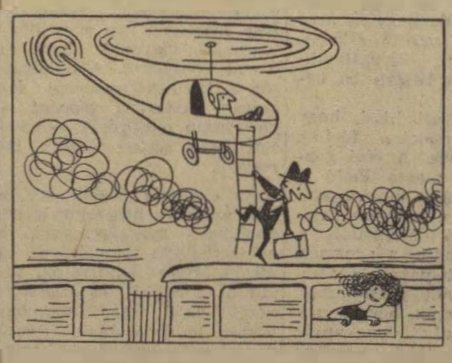
A kérdésre a BVSC május 24-én megrendezett jubileumi úszóversenyének eredményével szeretnénk válaszolni. Ez a verseny, amelyet az egyesület az úszószakosztály tízéves fennállása alkalmából rendezett, az úttörő és a serdülő versenyzők seregszemléje volt.

A verseny az 50 méteres béka leány gyorsúszással kezdődött. Ebben a számban éppúgy, mint valamennyi úttörő és serdülő számban a BVSC ifjú reménységei szerezték meg az első helyet, sőt az 50 méteres úttörő leány gyorsúszásban az első négy helyezett is vasutas úszó volt.

Néhány kiemelkedő eredmény: **50 m úttörő leány gyorsúszás: 1. Turóczy Eszter 32,8, 2. Orlay 34,9, 3—4. Tabori és Tölgyesi 35.0.** Mind a négyen a BVSC versenyzői. 50 m fiú gyorsúszás: 1. Lenkei 28,9, 2. Marosán 30.4. Turóczy E. és Lenkei eredménye egészen kiemelkedő.

Az egyéni számok mellett a 4x50 m-es leány gyorsváltóban, valamint a 4x50 m-es fiú vegyesváltóban is biztosan győztek a BVSC fiataljai.

HIDEGVÉR



— *Ugye mondtam Micike, hogy nem kell izgulni. En nem maradok le a vonatról.*

SÁTOROZÁS

— *Elnézést kérünk, vasutas bácsi, de sötétben érkeztünk ide és ez látszott a legalkalmasabb helynek.*

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. JÚNIUS 16.

A pártkongresszus tiszteletére

Hogyan teljesítik a kongresszusi vállalásokat a miskolci igazgatóság dolgozói

Mindössze három hónapja indult a kongresszusi verseny. De az eredmények máris mutatják, hogy igazgatóságunk dolgozói megértették és magukévá tették pártunk célkitűzését.

Legtöbb helyen az igazgatóságtól kapott célkitűzések alapján, a szolgálati sajátosságokat figyelembe véve tették meg vállalásaikat. Helyesen figyelembe vették nagyüzemeink, bányáink, építőipari vállalataink versenyvállalásait is.

Törekvés a gazdaságosabbra

A versenyre jellemző a minőségi fejlődés. Egyre kevesebb az általános, nem értékelhető vállalás. Ehelyett az tapasztalható, hogy az egyéni vállalások többsége a *kiváló dolgozó*, a globális vállalások pedig az élüzem szintek teljesítésére irányulnak. A helyes irányzatnak tudható be, hogy az I. negyedévben 12 állomás, 8 fűtőház, 3 pályafenntartási főnökség, 4 szertár, többek között *Miskolc fűtőház, Diósgyőr, Eger, Hidasnémeti és Sátoraljaújhely állomás* dolgozói teljesítették az élüzem szinteket. Májusban valamennyi tényezőnél 100%-on felüli eredményeket értünk el.

Különösen értékes a személyvonatok menetrendszerű közlekedésének javítása, melynél a 97%-os tervet 97,8%-ra, a munkásvonatok menetrendszerinti indítását 98% helyett 98,8%-ra teljesítettük. Várakozáson felüli az eredmény a tehervonatok terhelésénél is, mert a feszített 873 tonnás tervet 900 tonnára, 103%-ra, vontatási százalékban pedig az évi 14 000 tonnás célkitűzést már ez ideig több mint 23 481 tonnára teljesítettük. Az eddig megtakarított szén értéke több mint 13 millió forint.

Takarékosság, újítás a verseny szolgálatában

Az eredményeket a dolgozók lelkesedésén, lendületén túl segítik a különböző mozgalmak. Az önköltségcsökkentés és a takarékossági mozgalom fokozottabb kibontakozása érdekében szolgálati helyeinken brigádok alakultak, melyek elsősorban az anyag, az energia és a szerszám takarékosság érdekében tettek vállalásokat. A *miskolci fűtőház* dolgozói az évi széntakarékossági tervet május 1-re már teljesítették. 2692 tonna helyett 9389 tonnát takarítottak meg. Anyagszerkezelési vonatkozásban a miskolci osztószertár dolgozói április hó 1-től május hó 1-ig 30 889 Ft értékű elfekvő anyagot tártak fel. Valamennyi fűtőházunknál brigádokat alakítottak a gazdaságos utazási módszerek elterjesztésére.

Az *Ujmiskolci Pályafenntartási Főnökségnél* a vaksüppedések gyorsabb megszüntetése érdekében műszerekkel kutatják fel a hibás vonalrészeket és alázuzalékozással szüntetik meg azokat.

Az újítások is segítik a verseny sikerét. Áprilisban igazgatóságunk területén 36 újítási javaslatot adtak be, s ebből 31-et elfogadtak. *A megtakarítás összege előszámítás szerint 137 233 Ft. Diósgyőr-Vasgyár* állomáson *Kovács László* kocsimester javasolta két tartalékmozdony kezelési helyének megváltoztatását. A javaslat bevezetése óta a munka ütemesebb, a kiszolgálás gyorsabb. Az újításért 1000 forintot kapott.

A verseny elősegítője a legjobbak „kiváló dolgozó" jelvénnyel vagy oklevéllel való kitüntetése is. Dolgozóink közül 1959-ben 86 fő kapott kiváló dolgozó jelvényt 90 790 forint jutalommal, 114 pedig oklevelet és 102 320 forint jutalmat.

Amin javítani kell

A *szocialista brigád* cím elnyerése új mozzanata a kongresszusi versenynek. A *Miskolc-tiszai* pu.-on 60, *Diósgyőr* állomáson 15, *Sátoraljaujhely* állomáson 25, *Berentén* 3, *Füzesabonyban* 3, *Gyöngyösön* 3, *Kál-Kápolnán* 3, *Szerencsen* 7, *Bánrévén* 6 vonatkísérő brigád versenyez a címért.

Az eredmények ellenére még sok a tennivaló. Nem lehetünk elégedettek az eredmények, az élenjárók népszerűsítésével. A verseny további eredményessége érdekében szükséges a járművek még gondosabb javítása, karbantartása, a pályafenntartási munkák gyorsítása, a takarékosság fokozása, a vonatok átlagos terhelésének növelése.

Bár a kongresszusi verseny széles körben elterjedt, teljes kibontakozása nem megy önmagától. Ehhez elengedhetetlenül szükséges, hogy a párt és szakszervezeti szerveink, a szakszervezeti bizalmiak szárnyai, a népnevelők naponta magyarázzák a dolgozóknak a munkaverseny jelentőségét, segítsék a versenyt a szocializmus építésének elengedhetetlen eszközét, jólétünk fokozásának biztosítékát.

Juhász Lajos
a területi bizottság elnöke

Két példamutató brigád

A szolnoki fűtőház 328-021 sz. gépén *Kiss II. János* és *Egédi Pál* mozdonyvezető brigádja teljesít szolgálatot. Munkájuk példamutató. A ragyogóan tiszta, gondozott mozdonyon a Kiss-brigád

1958. augusztus 1-től 1959. április 30-ig 70 tonna szenet takarított meg,

aminek értéke prémium nélkül 45 700 forint. A mozdony 1959 januárjában érkezett meg főjavításról, azóta javítási költség alig merült föl. Hőtechnikai szempontból is kifogástalan állapotban tartják a mozdonyt. A kisebb javításokat helyben elvégzik.

Hogy a brigád mennyire szívügyének tekinti a menetrend szerinti közlekedést igazolja, hogy

1958. augusztusa óta hosszabb menetük nem volt.

A túlsúlyos vonatokat is menetidővel továbbítják.

A brigád tagjai együttesen végzik a tűz- és burokcsövek tisztítását. A mozdony kazánjának belső tisztasága szintén első csoportos.

Egedi Pál-brigádja —, melynek minden tagja KISZ-fiatal — mindenben követi a Kiss-brigádot. Példás munkájukkal az idősebb dolgozók megbecsülését is kivívták.

A budapesti igazgatóság vezetője a két példamutató brigádot dicséretben és pénzjutalomban részesítette.

Rászolgáltak arra, hogy a sajtó hasábjain is elismeréssel adózzunk nekik, és további sikereket kívánjunk a kongresszusi versenyben.

Június 19-én ülést tart a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége június 19-én ülést tart a következő napirenddel:

1. Az elnökség beszámolója a központi vezetőség legutóbbi ülése óta végzett munkáról.

Előadó: Szabó Antal főtitkár.

2. Jelentés a vasutas dolgozók bérhelyzetének alakulásáról, az érvényben lévő prémiumrendszerek ösztönző hatásáról

Előadó: Batta Ferenc a bér- és termelési osztály vezetője.

Az ülésről a következő lapunkban beszámolunk.

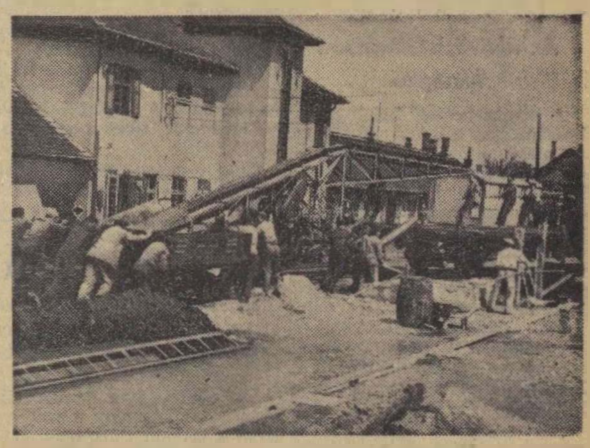
Expresszvonat Budapest és Bécs között

Május 30-tól közvetlen, gyorsjáratú vonatösszeköttetés létesült Budapest és Bécs között. Az expresszvonat, amelynek menetideje a két főváros között alig több 4 óránál, menet közben csak Hegyeshalomnál áll meg. *Hetenként négyszer, kedden, csütörtökön, szombaton és vasárnap közlekedik.*

A négyrészes motorvonatot a *Dunakeszi Járműjavítóban* építették újjá. Korszerű 450 lóerős motorokkal, modern távvezérlő berendezéssel látták el. Az utasok kényelmét 72 első- és 110 másodosztályú ülőhely, valamint 32 személyes étkezőfülke szolgálja. A szerelvényen konyha, poggyászfülke és vonattelefon is található. A kocsik levegőjét szellőzőberendezés cseréli.

A vonat első járatán *Németh József* elvtárs, vezérigazgató vezetésével magyar közlekedési küldöttség utazott Bécsbe. A vendégeket az osztrák fővárosban *dr. Maximilian Schantl*, az osztrák szövetséges vasutak vezérigazgatója fogadta, aki visszútban Budapestre látogatott.

★



A dombóvári gépállomás feladata, hogy a pécsi igazgatóság területén a pályafenntartási és építési szolgálat dolgozóit megfelelő munkagépekkel lássa el. A kongresszusi verseny ideje alatt különösen jó munkát végeznek a gépállomáson. Képünkön szállítószalagot adnak fel az egyik munkahelyre.

(Mező László felv.)

A pápai vasutasok betartják adott szavukat

A párt márciusi határozatára a pápai vasutasok tettekkel válaszolnak. A csomópont pártszervezete először vezetőségi ülésen, majd taggyűlésen vitatta meg a határozatból adódó feladatokat.

A dolgozók 17 pontban foglalták össze felajánlásukat. Nézzünk néhányat. *A pályafenntartási főnökség dolgozói vállalták, hogy a munkagépek hatásfokát 5 százalékkal növelik, a költségek 5 százalékos csökkentésével 17 000, az önköltségcsökkentéssel pedig 60 000 forintot takarítanak meg.*

Figyelemre méltó a fűtőházak vállalása is. *Jobb anyaggazdálkodással havonta 3000 forintot akarnak megtakarítani. Az önköltség csökkentésében eddig 1,5 százalékos eredményt értek el.*

A forgalmi szolgálat áprilisban a kocsikihasználást 1,2 tonnával emelte. Ennél is figyelemreméltóbb az állomás május havi eredménye: *21 százalékkal jobb eredményt értek el, mint áprilisban.*

A pápai vasutasok a felajánlások egy részét már teljesítették. A munkában, a versenyben a kommunisták és a KISZ-tagok haladnak az élen.

Mi az eredmények titka? Mindenekelőtt az, hogy a szakszervezeti bizottságok a csomópont pártvezetőségének útmutatása nyomán helyesen szervezik és nyilvánosságot biztosítanak a versenynek. Az eredményeket értekezleteken, faliújságokon közlik. Ezentúl havonként versenyhíradót adnak ki, amely úgyszólván minden dolgozóhoz eljut. Így figyelemmel kísérhetik, kik járnak az élen kik, maradtak le a vállalások teljesítésében.

Élénk verseny, példás nyilvánosság

A kongresszusi verseny nyilvánosságának nagyszerű példájával találkozhatunk a hatvani fűtőházban. Nem túlzás azt mondani, hogy napról napra értékelik a versenyt. Van mivel büszkélkedniök a hatvaniaknak.

A május havi versenyértékelés is bizonyítja, hogy a fűtőház kollektívája derekasan teljesíti vállalását.

A mozdonyjavító fiókműhely dolgozói egy készüléket konstruáltak a lencsecsülés marásához. A készülék alkalmazása lecsökkenti a visszatérő javítások számát. A biztonságos közlekedést segítő elő a légszivattyú-kenőprés alkalmazása hajtóműveknél. Ezt az újítást a kongresszusi verseny beindításáig 12. június 1-től pedig 35 mozdonyon alkalmazzák.

A kocsiműhely dolgozói részlegvizsga-tervüket 117,5, a középjavítási tervüket 136 százalékra teljesítették. Fogadalmuk értelmében május elsejére üzembe helyezték az Ajax-kalapácsot. A kocsiszolgálat dolgozói vállalták, hogy az üres, siklott kocsikat — a műhely kihívása nélkül — szolgálat közben beemelik. Ilyen problémával egy esetben kellett megküzdeniük.

A mozdonyreszortosok az ellenőrzés megjavítása mellett a mozdonyok javítási költségének 10 százalékos csökkentését vállalták, s ezt 12 százalékra teljesítették.

A mozdonyfelvigyázók az egyenletes vezényléssel elérték hogy a mozdonyszemélyzetnél az átlagos szolgálati óra nem haladja meg a 257 órát.

A menetrendszerűség érdekében a mozdonyok kijárását időben biztosítják.

A mozdonyszemélyzet májusban a vállalt 300 helyett 562 tonna szenet takarított meg. Az átlagos terhelést 953-ról 975 tonnára növelték. Ezzel egy mozdonyt megtakarítottak. Az utazószemélyzet májusban 332 540 forintot takarított meg.

Korszerű gépek – figyelemre méltó termelési eredmények

Üzemünk — a *Miskolci Járműjavító* — az utóbbi két esztendőben több gépet kapott, mint a megelőző tíz év alatt. A megmunkáló osztályon minden gép külön meghajtású lett. Két darupálya menti a dolgozókat a nehéz terhek emelésétől szállításától. A korszerűsítést a karbantartó osztály hajtotta végre. kitűnően. A munkában a KISZ-brigád haladt az élen.

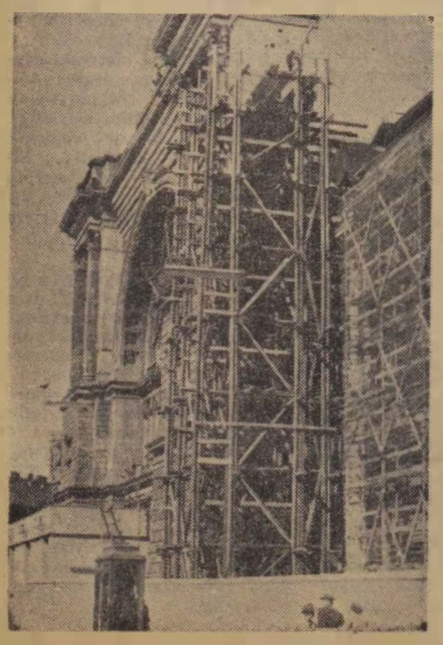
Több mint hatvan elavult gépet cseréltek ki. Üzembehelyezték az anyagvizsgáló röntgenlaboratóriumot. A kazánok szegecselés helyett automata hegesztéssel készülnek. A szállítást négy új motoros targonca könnyíti.

A párt március 6-i határozata után a dolgozók megfogadták, hogy *a termelékenységet két százalékkal emelik, ami 2 184 000 forintot jelent. Az önköltséget 0,8 százalékkal kívánják csökkenteni. Ez 714 000 forint megtakarítást jelent.*

A tervet 100 százalék felett teljesítjük. Serkentőleg hat a dolgozókra az is, hogy az idén ünnepeljük üzemünk fennállásának 100. évfordulóját.

A dolgozók jogosan sérelmezik, hogy a műszaki fejlesztéssel és a termelékenység emelkedésével nem emelkedik megfelelően a szociális és kulturális ellátottság. Már négy esztendeje épül az 500 személyes fürdő és konyha. A kivitelező vállalat állandóan meghosszabbítja az átadási határidőt. Az is kérdéses, hogy a rossz vízellátás miatt használható lesz-e a fürdő.

Griscsik János
Miskolc



Tatarozzák a Keleti-pályaudvart

Eleven, nyüzsgő élet fogadja a Keleti pályaudvarra érkezőket. Szemlátomást nő az állványerdő. A munkát a *Budapesti MÁV Magasépítési Főnökség építésvezetősége* végzi. 110 fizikai dolgozó szorgoskodik az épület restaurálásán *Madaras* elvtárs vezetésével.

Az egykori — a háborúban teljesen kiégett — királyi várócsarnokot alakították át felvonulási épületté. Hideg-meleg víz mellett jó szálláshelyet is kaptak a dolgozók. Itt vannak az irodák és az étkező is.

A pályaudvar főbejáratát teljesen újjá varázsolja majd a vakolatjavítás, a festés, a díszítő elemek elhelyezése. Ilyen munkákhoz eddig a vasútnál nehéz faállványt alkalmaztak. Itt szereltek fel első ízben csőállványt, melynek felszerelésére nyolc hetet engedélyezett a főnökség. A dolgozók a kongresszusi verseny keretében vállalták, hogy hat hét alatt elvégzik a munkát.

A szerelést május 18-án kezdték, s annak ellenére, hogy a munka 40 méter magasban folyik, a részterveket eddig teljesítették.

Tóth Mihályné

Előre a szakszervezet elnöksége és a Vasúti Főosztály kongresszusi zászlajának elnyeréséért!

Hogyan segítettük a szakszervezeti választásokat

A debreceni területi bizottság a vezetőségválasztások előkészítése során legfontosabb feladatának tekintette a szakszervezeti bizottságokkal ismertetni a tennivalókat. A választási ütemtervet a TB munkatársai, a választmány tagjai, a társadalmi aktívák jelenlétében kibővített vezetőségi értekezleten tárgyalták meg. A nagyobb szakszervezeti bizottságoknál rendkívüli taggyűlésen ismertették a választások jelentőségét, az időszerű kérdéseket, majd megválasztották a jelölő bizottságok tagjait.

A szakszervezeti bizottságok által közölt időpont alapján mi is ütemtervet készítettünk. A TB munkatársai és a társadalmi aktívák felvették a kapcsolatot a pártszervezetekkel, a szolgálati főnökökkel, a jelölő bizottságok tagjaival. A gondos előkészület és a kölcsönös támogatás eredménye, hogy területünkön a SZOT határozatának megfelelően zavartalanul folytak le a választások.

Az aktivitás általában kielégítő

A szakszervezeti bizottságok beszámolója is hűen tükrözte az alapos előkészítést. A külés belpolitikai kérdések mellett a legtöbb helyen számot adtak a szakszervezeti munkáról, a kongresszusi verseny eredményeiről, hibáiról. Tartozunk az igazságnak elmondani, hogy néhány kisebb szolgálati helyen korántsem volt ilyen megnyugtató a kép. A beszámoló alig foglalkozott a szakszervezeti munkával. Különösen ritkán fűszerezték helyi példával.

Az aktivitás kielégítőnek mondható. Nem egy helyen 15—20 dolgozó is véleményt mondott a szakszervezeti munkáról. *Kisújszállás* állomás, *Nyíregyháza* II-es szakasza, a *mátészalkai* fűtőház, a *debrecent kisvasút*, *Tiszafüred* különösen kiemelendő ilyen tekintetben.

Ahol rosszul dolgozott az SZB, ott a dolgozók a bírálattal sem fukarkodtak. Több helyen szóvátették, hogy a független SZB-elnökök és a felsőbb szervek munkatársai kevés időt töltöttek a dolgozók között. Az ilyen és hasonló bírálatokat megszívleljük, s javítunk rajta.

Mivel úgyszólván minden vezetőségválasztó taggyűlésen jelen voltak a TB képviselői, a problémák egy részére már a helyszínen választ kaptak a dolgozók. A többi jogos kérés elintézésével sem késlekedtünk sokáig.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a jelölő bizottságok a káderkiválasztást körültekintően végezték. Nagyobb szolgálati helyeken — például *Nyíregyháza* állomáson — a véleménykutatáson túlmenően még fogadónapot is tartottak. Egy-két szolgálati hely kivételével a jelöltek névsorát a forgalmasabb helyeken kifüggesztették. Igy nemigen akadt olyan dolgozó, aki idejében ne értesült volna a jelölésekről. Ennek ellenére *Kabán*, *Tiszalökön*, *Sápon* és még néhány helyen előfordult, hogy a jelölő bizottság jelöltje nem kapta meg a szavazatok 51 százalékát.

A bizalmi választások május végére befejeződtek. 1096 bizalmi számolt be a munkáról, ismertette a soronkövetkező feladatokat. A régi bizalmiak kétharmadát ismét megválasztották.

Ütemtervünk szerint ugyancsak május végéig 87 szakszervezeti bizottságnál választottak meg az új vezetőséget. Ebből 76 SZB választását vizsgáltuk felül és hagytuk jóvá.

Köszönet a segítségért

Befejezésül szólni szeretnék azokról az aktívákról, társadalmi munkásokról, akik részt vettek a választások előkészítésében és segítséget nyújtottak azok lebonyolításához. A területi választmány tagjai közül *Daróczi Imre*, *Kisvárdai István*, *Borivó József* és *Darai Gyula*, a függetlenített SZB-elnökök közül *Katkó Elemér*, *Török Ferenc*, *Ceglédi Sándor*, *Gellért László*, *Sasvári András*, *Szikszai József*, *Sámuel Miklós*, *Szabó István*, *Varga István* és *Kiss János*, a társadalmi aktívák közül *Kedves János*, *Nagy Sándor*, *Badacsonyi István*, *Boda Imre*, *Szentesi Béla*, *Galló András*, *Halász Lajosné*, *Szilágyi Dezső*, *Balogh Géza*, *Szuhányi Sándor*, *Kovács József*, *Nagy Elek* és *Hajdu Béla* végzett elismerésre méltó munkát.

Területi bizottságunk nevében ezúton is köszönetet mondok nekik és mindazoknak, akik a választási munkában segítségünkre voltak.

Lovász Imre
a debreceni területi bizottság elnöke

Ajka gyártelep és Tüskevár között már nem „zakatol" a vonat

A Vasúti Főosztály 6. szakosztályának vezetői június 4-én *Devecser* és *Tüskevár* között bemutatták a sajtó képviselőinek és néhány szakembernek a hosszúsínes vágányfektetést.

Ezen a szakaszon 1958. áprilisban az Ajkai Timföldgyártól Celldömölk felé haladva kezdték meg a hézagnélküli vágányépítést. Jelenleg Tüskevárnál folyik a munka. Az eredeti tervek szerint a pályaépítőknek — *a Celldömölki Építési Főnökség IV-es mozgó építésvezetőségének* — november végéig további 11 km hosszúságban *Bobáig* kell elvégezniök a hosszúsínesítést. Ez a terv időközben módosult.

A dolgozók a pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy november 7-re befejezik a munkát.

Minden jel arra mutat, hogy ez sikerül is. Főként azóta születnek jó eredmények, amióta új fektetési eljárást alkalmaznak.

Emberi munka helyett gépek

Mi az új eljárás lényege?

A nehéz, 72 és 96 méteres mezők fektetése helyett rátértek a 24 méteres mezők fektetésére. A 24 méteres, úgynevezett vendégsíneket a pálya felszínének és irányának rögzítése után 360 méter hosszú sínekkel „gombolják le". Ez az eljárás bizonyul ma a legcélszerűbbnek.

A 360 méteres sineket a *devecseri* telepállomáson állítják elő 3 db. a *Gyöngyösi Kitérőgyár* hegesztőtelepéről érkezett 120 méteres sínszálból thermogén vagy gyorshegesztéssel kellett elvégezni. *Benke Bálint* kötőtelepvezető szerint például azelőtt egy 24 méteres mezőben 20 dolgozónak 10—15 percig tartott a síncsavarok rögzítése kézikulccsal.

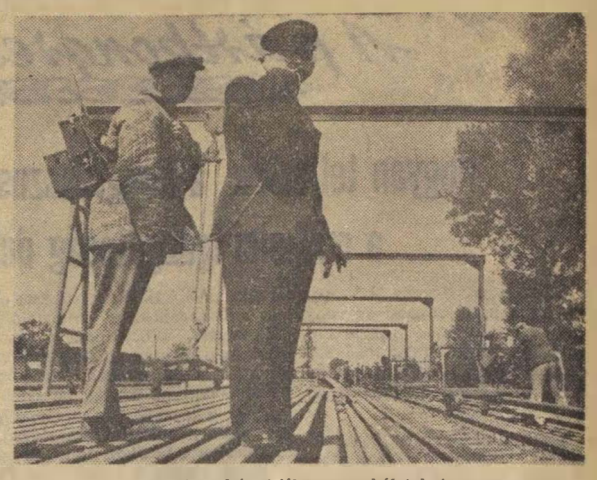
Mit hoz a jövő?

A munkálatok megtekintése után *Papp Károly* elvtárs, a 6. szakosztály vezetője a hézagnélküli felépítmény kialakításáról, a jövő terveiről a következőket mondotta a Magyar Vasutas munkatársának:

— *Hazánkban 1959. január 1-től valamennyi fővonalon hézagnélküli felépítménycserét alkalmazunk. Szakembereink már kialakították a hézagnélküli vágányépítés technológiáját. Szakosztályunk terve szerint az idén 240 km-en hajtjuk végre a hosszúsínesítést. 80 szakembert képezünk ki az új hegesztési eljárások irányítására, akiknek a munkábaállításával 1960-tól évente 400—500 km hézagnélküli pálya építését tervezzük.*

A hosszúsínesítéssel egyidőben külföldi tapasztalatok alapján megkezdtük a kitérők összehegesztését is — folytatta. — *Eddig 50 csoportkitérőt hegesztettünk össze. 1960-tól ennek több mint tízszeresét szeretnénk elvégezni.*

A munka befejezése után Devecser állomáson a IV-es mozgó dolgozóinak a lakhelyét is megtekintettük. A kocsikban rend és tisztaság uralkodik. A nyugodt pihenés mellett a szórakozási lehetőségek is biztosítottak.



Rádióval irányítják a munkálatokat
(MTI Foto: Lajos György felv.)

Akik rontják a vasutasok hírnevét

Minden vasutas örömmel fogadta azt a rendelkezést, hogy nincs korlátozva a személyzeti jegyek száma.

Legtöbben arra gondoltak, hogy a kedvezmény megkönnyíti a családi utazásokat, kirándulásokat. Akadtak azonban olyanok is, akik úgy vélekedtek: jó lesz az utazgatás üzérkedésre is. Nem egyszer hallani, hogy egyik-másik vasutas vagy családtagja így is cselekszik. Felvásárol különböző áruféleségeket és az engedélyezettnél magasabb áron adja tovább.

Az utazási kedvezményekből való sorozatos kizárások bizonyítják, hogy nem sokáig lehet büntetlenül visszaélni a becsületes munkáért járó kedvezménnyel. *Kruchió Jánosné* például rendszeresen hordott tojást és vágott baromfit Gyomáról Budapestre. Ezért 1959. október 28-ig kizárták az utazási és a szállítási kedvezményből. Üzérkedés miatt vonták meg a kedvezményeket *Markó Pál* kiskőrösi vasutastól és családjától 1961. március 17-ig. Sajnos, jó néhány magáról megfeledkezett vasutas nevét lehetne még sorolni, akik hasonló büntetésben részesültek.

Sziládi Sándor

Vasutasok a mezőgazdaságért

Az utóbbi hónapokban egyre bensőségesebb kapcsolat alakul ki a vasutas üzemek, szolgálati helyek dolgozói és a termelőszövetkezetek tagjai között. Dicséretes dolog ez. Annál is inkább, mivel a szocialista falu kialakítása, a szocialista mezőgazdaság megteremtése közös ügy.

A kapcsolat különösen ott kezd mély gyökereket ereszteni, ahol a téli hónapokban a falvak parasztságának egésze a közös útra lépett. A segítés módja természetesen nem egyforma. Ahány üzem, szolgálati hely, annyiféle.

A *Szombathelyi Járműjavító* dolgozói például a Vas megyei Bük község Kossuth és Lenin Termelőszövetkezetét patronálják. A politikai útmutatás mellett anyagi támogatást is nyújtanak a két tsz-nek. *Koroknai Gyula* elvtárs, a mozdonyosztály vezetője, a megyei pártbizottság tagja, a két tsz pártszervezetét segíti. A dolgozók pedig vállalták, hogy két darab, egyenként 1600 literes víztárolótartályt készítenek a részükre. Ezenkívül segítenek a gépek javításában és minden olyan munkában, amely szakembert igényel.

A Tanácsköztársaság 40. évfordulójára hirdetett irodalmi pályázat végeredménye

Lapunk 1958. október 1-i számában irodalmi pályázatot hirdettünk a Tanácsköztársaság 40. évfordulója tiszteletére. A beérkezett pályaművek elbírálása megtörtént. A bizottság értékelése alapján a következők nyerték a szakszervezet elnökségének pályadíját:

A 2000 forintos I. díjat a bizottság nem adja ki.

A II. díjat — 1000 forintot — kapja: Sziládi Sándor *„Ez történt Szegeden 1919-ben"* című írásáért.

A bizottság két III. díjat adott ki (500—500 Ft) a következő pályázóknak:

1. Bánki Józsefnek *„A pipacs"* c. novellájáért, valamint *„Emlékezés Leninre"* és *„Szamuelly"* c. verséért.

2. Garlati Gyulának *„A miskolci csata"* c. írásáért, valamint *„Viharban"* és *„Útközben"* c. verséért.

Könyvet nyert:

Dáni Mihály *„A vörös vasutas"* c. írásával,

Illés Gyula *„Szabadságunk forrása"* c. versével,

Nagy József *„Így kell szeretni"* c. írásával,

Gergely József *„Világosság derült"* c. írásával,

Didek István *„1919 március 21"* és *„A mi csillagunk"* c. versével.

A jutalmakat postán küldjük el.

Komárom állomáson a csehszlovák és magyar vasutasok, határőrök, vámszemélyzet szoros együttműködésben dolgozik. A MÁV közös irodaépületet építtetett a részükre, ahová május 12-én költöztek be az ideiglenes helyiségekből.
(MTI Foto: Lajos György felv.)

A francia vasutasok a jobb megélhetésért

— Vigyázat! Hölgyeim és uraim, szíveskedjenek...

A lyoni pályaudvar peronján a hatalmas tömegben a poggyászokkal megrakott targoncák gyorsan, ügyesen siklanak tova.

A peron végén kék munkaruhás férfiak sietve rakják le a csomagokat. Az eső esik. A csarnok üvegteteje idáig már nem ér.

Nehéz a munka

Nincs idejük tétlenkedni. Ha valaki vasutas, bármilyen munkát végez is, annak az ideje drága. Éjjel-nappal helyt kell állni. Egyetlen csomagnak, újságkötegnek sem szabad a vonatról lemaradni.

„Átmegy a kezünkön egy kis teher! Napi 6—8 tonna. Verejtékes, nehéz munkát végzünk. Vannak 300 kilónál nehezebb csomagok is. De nincs emelőnk. Istenemre, az ember derékfájást kap, hogy egyebet ne mondjak, mert léghuzatban, gyakran zuhogó esőben dolgozunk. Novembertől februárig mindig hidegben. Ez bizony nem szórakozás!"

Száraz ennivalóját nyeldesve *Marcel* mondja ezeket. Egy kenyérdarabbal kitartóan törölgeti az üres szardiniás dobozt. Az asztalon két gőzölgő csajka. Legtöbbjük azonban hideget eszik.

Megjegyzésünkre szinte kórusban válaszolnak:

„Fél tizkor a csajka... Hogy nem szabályszerű? De fél háromig kell várni, hogy enni mehessünk. Akkor pedig az étkezde már nincs nyitva. Ezért eszünk hideget. Annyi, mint az ebéd, legalábbis az ára. A mi béreinknél ez bizony probléma!"

Havonta 11 700 frank a megélhetésre

Marcel belemelegszik és mikor szó kerül a bérekre, bizony kiönti a szívét.

„Nem mese az, amit mondok. Otthon kiszámítottuk, hogy 11 700 frank jut megélhetésre egy-egy személyre. Tizenkét éve szolgálok a francia vasutaknál, a bérem 36 000 frank. A családi pótlékkal együtt — négy gyermekem van — összesen 70 200 frank. Ossza el hattal és majd meglátja.

A külvárosban lakom. Nem mondom, jó a levegő. A ház azonban alig nagyobb, mint egy fészek: egy szoba, egy konyha. Mindennap fél órát vonatozok, húsz percet a segédmotoros kerékpáron teszek meg. Este ugyanezt visszafelé. Havonta 1200 frankot költök benzinre, évente két kerékpárgumit veszek. A házbér nem nagyon magas, de a fűtés alapos vágást jelent a költségvetésen".

Nyolc év alatt négy film

„Van egy füzetünk, abba beírunk minden kiadást. Az év eleje óta 6000 frankkal több kellene, mert mindennek az ára emelkedett. Ez a 6000 frank sajnos, nincs meg. Tehát jobban összehúzzuk a nadrágszíjat, kevesebb húst eszünk. Okosan kell gazdálkodnunk. Nézze, nyolc esztendeje házasodtam meg. A nyolc év alatt négy filmet láttam.

Volt egy nagyszerű lehetőségünk, olyan alkalom, amelyet nem szabad elmulasztani: mosógépet vehettünk volna. 30 000 frank hiányzott. Kértem kölcsönt a vasúttól. Tizenkét esztendeje szolgálok, komoly ember vagyok, utána is nézhetnek. Mégis megtagadták a kölcsönt..."

Az öreg harcos

„Te vagy a legtapasztaltabb, te öreg harcos".

Ez a bizalmas, kedvesen csufondáros megszólítás egy „veteránnak" szól.

„Harminckét és fél esztendő a vasúton — szólal meg az öreg. *Ötödik fizetési osztály, kilencedik fokozat. Előbbre már nem jutok. Jövő februárban aztán már nincs tovább. Negyvenhatezer frankot keresek mindennel együtt, és nem is lesz több, hacsak de Gaulle nem szánja rá magát és emel nekünk. Ha nyugdíjba megyek, 22—23 000 frankból kell megélni".*

Keserű gúny csendül ki a szavából.

Hát igen... majd a nehéz frank" — mondja valaki, de aztán úgy látja, hogy eleget is mondott.

Mindenki aláírja

A francia vasutak de Gaulle intézkedéseinek szellemében korlátozni akarják a vasutasok külön társadalombiztosítási rendjét, csökkenteni akarják a vasutasok juttatásait, pedig a népjóléti kassza 3 175 000 000 frank fölösleggel dolgozik.

Nem is lehet csodálkozni azon, hogy valamennyi vasutas szakszervezet követelését — azonnal kezdjenek tárgyalásokat a bérekről és a szerzett jogok megvédéséről — minden vasutas helyesli.

„Mindnyájan aláírtuk. Mindenütt, minden vasutas aláírja a nevét. Mindannyian ezeretért követelésekkel. Aláírjuk és készek vagyunk továbbmenni, ha kell... hiszen érti. És mindnyájan együtt!"

(Megjelent a Vie Ouvriere című lapban.)

*

A kormány fenyegetése ellenére a CGT, a CFTC és a Force Ouvriere szakszervezeti központokhoz csatlakozott vasutas szakszervezetek elhatározták a június 16-ra meghirdetett vasutas sztrájk megtartását. Debré miniszterelnök katonai behívásokat helyezett kilátásba a forgalom zavartalan biztosítása érdekében. Súlyos büntetés vár azokra a vasutasokra, akik nem engedelmeskednek a katonai behívásnak, mégis úgy néz ki, hogy a mai napon a vasutasok nagy többsége sztrájkba lép. (A szerk.)

Szajol állomáson munkához látott az új vezetőség

Szajol állomás létszámát tekintve — 42 fő — a középállomások csoportjába tartozik. De ha valaki ismeri az állomás forgalmát, bizonyára tisztában van azzal is, hogy a szajoli vasutasoknak jóval több a tennivalójuk, mint a hasonló létszámú középállomásoknak.

Ilyen körülmények között a szakszervezeti bizottságra is nagyobb feladat hárul. Az állomás szervezett dolgozói ennek tudatában választottak április 15-én uj vezetőséget.

Erősödött a vezetőség

Az öttagú vezetőség összetételével *Zentai Kálmán* állomásfőnök is elégedett.

— *A régi vezetőség munkájára erősen rányomta a bélyegét, hogy mind az öt tagja pártonkívüli volt* — mondotta. — *Most lényegesen jobb a vezetőség összetétele. Két olyan kommunistával erősítettük meg a szakszervezeti bizottságot, akiket szeretnek és becsülnek a dolgozók. Dér István elvtárs, a szakszervezeti bizottság titkára például amellett, hogy párttag, egyike a legjobb váltókezelőknek. Az ő irányítása mellett minden bizonnyal élénkebb, tartalmasabb lesz majd az új vezetőség munkája.*

A választás óta kereken két hónap telt el. Azóta mit végzett az új vezetőség? A kérdést *Hegedüs Sándor* SZB-elnökhöz intéztük.

— *Vezetőségi ülést két izben is tartottunk* — válaszolta. — *Ezeken jobbára szervezeti kérdést vitattunk. Többi között elhatároztuk, hogy rendet teremtünk a tagdíjfizetésben és bevonjuk a szakszervezeti tagok sorába azt az öt dolgozót, akik eddig távoltartották magukat. Ez az elhatározás azóta megvalósult.*

A kongresszusi verseny nyilvánossága

— *A kongresszusi versenynyel is foglalkoztunk. Szakszervezeti bizottságunk fontos feladatának tekinti, hogy a legmesszebbmenőkig segítse a vállalások teljesítését. Célul tűztük ki azt is, hogy a felvételi épület és a két őrhely előterét, környékét társadalmi munkában rendbehozzuk, és dekoráljuk.*

— *Ha már a kongresszusi versenyről beszélünk, szeretném elmondani, hogy dolgozóink részére készítettünk egy igazolvány nagyságú könyvecskét* — vette át ismét a szót az állomásfőnök. — *A könyvecskét — amely az állomás kongresszusi vállalása mellett a budapesti igazgatóság vállalását és a havonként elért eredményeket tartalmazza — a dolgozók állandóan maguknál hordják. Így mindenki tudja mit vállaltunk, illetve az egyes tényezőkben hány százalékra teljesítettük havi tervünket.*

Figyelemre méltó kezdeményezés ez. A könyvecskében a május havi eredmények már megtalálhatók. Nézzük az eredményeket. Kocsitartózkodásban 121, a kocsimozgatásban 125, a tehervonatok menetrendszerinti indításában 123, a kocsikihasználásban pedig 100 százalékra teljesítették a tervet. Ez utóbbiban azért nem tudják túlteljesíteni tervüket, mert zömében göngyölegárut adnak fel, az pedig csak a helyet foglalja el a vagonokban, súlyra keveset nyom.

Ami nem rajtuk múlik

Azt is elpanaszolták a szajoliak, hogy *Szolnok* helyett naponta rendeznek tehervonatokat. Ez a többletmunka azonban minden esetben Szolnok állomás eredményeit növeli, az övékét nem. S mint mondották, éppen azért nem tudják teljesíteni az élüzem szint követelményeit, mert az igazgatóságon ezt eddig nem vették figyelembe.

Újszerű tudósítás egy szakszervezeti választásról

Nem mindennapi eseményre gyűltek össze június 4-én Komárom-állomás vezetőségválasztó küldöttközgyűlésének részvevői. Most az egyszer kénytelenek voltak érzésük, szívük ellenére dönteni.

Hiszen ki ne marasztalta volna, ki ne adta volna szavazatát Rétfalvi elvtársra, aki a felszabadulás óta jóban, rosszban ott állt a szakszervezeti bizottság élén.

De hiába a vasútért, a vasutasokért dobogó szív, a kort meghazudtoló temperamentum, a 61 esztendő „nagy úr" — mindenki szeretett Feri bácsija, a 40 éves vasutas, a 19-es veterán fájó szívvel búcsúzni kénytelen.

Amig a vezetőség beszámolóját tartotta, mintha mi sem történne. De amikor egymásután búcsúznak a munkatársak, barátok, a sok szenvedést, megpróbáltatást kiállt szív is elérzékenyedik.

Ahogyan sokasodnak előtte az ajándékok — a szakszervezet elnökségének rádiója, ébresztő órája, a virágok, a kristály készlet, a huncutkodó kártyacsomag az „ulti tanárának", az Erdővére az antialkoholistának — a tréfás, csiklandós megjegyzések sem feledtethetik, hogy válni kell.

Marasztaljuk, hogy a jövőben töltse pihenéssel az idejét? Éljen, mint a többi nyugdíjas békés otthonlétben? Hiába tennénk!

Holnap már nem hívja a kötelesség. Holnap talán már nem várják jöttét a tanácsra, segítségre várók. De ahogyan ismerjük, holnap is ott lesz kedvenc munkahelyén, az övéi között, mert aki egyszer eljegyezte magát a sinek világával, az emberek ügyével, annak nem lesz nyugalom a nyugdíjazás, annak nincs ínyére a tétlenség.

A szokásostól eltérően azt kívánjuk kedves Feri bácsi: hosszú-hosszú éveken át maradjon még közöttünk erőben és jó egészségben, mint tanítónk, mint tanácsadónk, úgy, ahogyan azt szívből ígérte!

Látogatottak az ismeretterjesztő-előadások Szeged területén

Az elnökség legutóbbi ülésén megtárgyalta *a szegedi területi bizottság* jelentését a tudományos ismeretterjesztő munkáról, valamint a dolgozók általános műveltségi színvonalának emeléséről. A jelentés részletesen tartalmazza, hogyan valósítják meg az MSZMP művelődési irányelveit a SZOT és központi vezetőségünk ezzel kapcsolatos határozatait.

Mi érdekli a dolgozókat?

Mint a jelentésből kitűnik, a tudományos ismeretterjesztő munkában az ellenforradalom óta javulás tapasztalható. Főként a nagyobb szolgálati helyeken — mint például Szegeden — rendszeressé váltak az ismeretterjesztő előadások. A tapasztalat azt bizonyítja, hogy a dolgozók leginkább a természettudomány, a földrajz, a modern technika és az űrhajózás iránt érdeklődnek.

Szeged-Tisza pályaudvaron a pályamunkások például rendszeresen látogatják az ismeretterjesztő előadásokat. Eredményes munka folyik más szolgálati helyeken is. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az a tény, hogy csupán *1958 II. felében 58 szolgálati helyen összesen 130 előadást tartottak. Ezeken 7587 dolgozó vett részt. Szegeden, Kecskeméten* és *Békéscsabán* világnézeti kérdésekről, a kommunista erkölcsről, külön nők részére orvosegészségügyi kérdésekről, *a szegedi fűtőháznál* pedig a vasúti vontatás korszerűsítéséről tartottak jólsikerült előadásokat.

Az idén még szervezettebben folyik ez a munka. *1959 első negyedévében 50 előadáson 4162 dolgozó volt jelen.* Ha ezt a számot összehasonlítjuk a múlt év azonos időszakával, nem nehéz megállapítani, hogy mind az előadások megtartásában, mind pedig azok látogatottságában lényeges növekedés tapasztalható.

Még több munkásakadémia lesz

1957/58-ban *Szegeden* 47 hallgatóval munkásakadémia kezdte meg működését. Az 1958/59-es oktatási évben Szeged mellett *Kecskeméten* is létrehoztak a TB segítségével egy munkásakadémiát.

Az eredmények mellett persze hibák is akadtak. *Békéscsaba, Kiskunfélegyháza, Szeged-Rókus, Szentes, Kunszentmiklós-Tass* állomás és *Baja* pályafenntartás szakszervezeti bizottsága keveset törődött, vagy meglehetősen kampányszerűen foglalkozott a tudományos ismeretterjesztéssel. Kisebb szolgálati helyeken az is problémát okozott, hogy nem tudott a szakszervezeti bizottság megfelelő előadót biztosítani.

A hibákból okulva az életrevaló kezdeményezéseket és hasznos tapasztalatokat felhasználva a területi bizottság elhatározta, hogy a jövőben még nagyobb segítséget ad a szakszervezeti bizottságoknak a tudományos ismeretterjesztő előadások szervezéséhez, a dolgozók szakmai, kulturális és politikai neveléséhez. Helyes a TB-nek az a törekvése is, hogy a nagyobb csomópontokon *újabb munkásakadémiákat indítanak* és hogy a munkásszállásokon megjavítják a nők és fiatalok körében végzendő politikai nevelőmunkát.

Határozati javaslat helyett

Eredményes volt a vezetőségválasztó taggyűlés *Vác* állomáson. Többek között felhívta a figyelmet, hogy azon ritka helyek közé tartozunk, ahol a szervezettség alacsonyabb, mint az ellenforradalom előtt volt. Pedig akkor sem nagyon dicsekedhettünk.

Véleményem szerint legfontosabb a kölcsönös bizalmon alapuló légkör megteremtése. A tagság bizalmat szavazott a vezetőségnek, de emellett az is szükséges, hogy a szakszervezeti bizottság adjon a dolgozók véleményére, fogadja meg jó tanácsaikat, segítsen jogos problémáikon. A mozgalmi munka fáradságos, felelősséggel jár. Azt azonban minden funkcionáriusnak tudnia kell, hogy ez nem jogcím arra, hogy a dolgozókkal ne foglalkozzanak emberséggel.

Könnyebb lesz az SZB munkája ha a bizalmiak betöltik hivatásukat. Ehhez persze az szükséges, hogy kapjanak is segítséget, feladatot. Az is fontos, hogy érvényt szerezzenek a progresszív tagdíjfizetésnek.

A forgalom eredményesebb lebonyolítását nagyban segítenék a jól előkészített, tartalmas termelési tanácskozások, ahol a részvevők bátran elmondhatnák véleményüket, javaslataikat. A helyes jutalomelosztást is használjuk fel a jobb munkára való ösztönzésre.

Szobonya László
Vác

Frezik Antal hegesztő Dombóvár állomáson vonatmentes időben a kopott kitérő alkatrészeket ráhegesztéssel javítja. Ezáltal a kitérők élettartama jóval meghosszabbodik.

(Mező László felv.)

Útravalót adott a tagság

Nagy gonddal készítették elő *Bp. Keleti pályaudvar XIV. Pályamesteri szakaszán* a vezetőségválasztó taggyűlést. A szavazatra jogosultak névsorát, a jelöltek nevét időben kifüggesztették.

A taggyűlésre meghívták a szervezetlen munkásokat is. A beszámolót a szakszervezeti bizottság megvitatta, csiszolta, formálta, hogy a tagság hű képet kapjon a munkáról.

A taggyűlés részvevőit nem érte csalódás és mindvégig nagy érdeklődéssel hallgatták *Bittai elvtárs* tolmácsolásában a beszámolót. Kár, hogy a beszámoló nem tért ki a párt irányító szerepére, a szakvonallal való kapcsolatra, holott mindkét részről nagy segítséget kapott a szakszervezeti bizottság.

Sok hozzászóló foglalkozott a szakszervezeti munka megjavításával. Szóvátették, hogy rendszeresebb vezetőségi ülésekre, taggyűlésekre van szükség. Példákkal bizonyították, hogy a jövőben még nagyobb gondot kell fordítani a dolgozók jogos problémáinak megoldására. Szükséges nyilvánosságot biztosítani a szakszervezet érdekvédelmi munkájának is.

A hozzászólók kérték a megválasztandó vezetőséget, hogy az elkövetkezendő időben nagyobb figyelmet szenteljenek ezekre. Többen kifogásolták az egyenruha kiadás körüli zavarokat.

A taggyűlés határozatot hozott a munka javítására és feladatául szabta az új vezetőségnek, hogy év végére a szervezettséget 85%-ra növeljék. A régi vezetőség eredményes munkáját igazolja, hogy tagjait három kivételével újra megválasztották.

Lándor Ernő
Budapest

Kiderítették az igazságot — *köszönet érte*

Az újságon keresztül szeretnék köszönetet mondani a szakszervezetnek, mert ügyemmel nagy gonddal foglalkoztak és emberségesen intézkedtek.

A *záhonyi Utasellátónál* dolgoztam mint csapos. A vállalatnál elkövetett csalás felfedezése után engem is elbocsátottak. Nagyon bántott az eljárás, hiszen fizetésemet mindig becsületes munkával kerestem, a családhoz semmi közöm nem volt, arról tudomást nem szereztem.

Tudtam, hogy igazságtalanság történt velem és ezért a szakszervezet központjához fordultam segítségért. A segítséget megkaptam, visszavettek munkahelyemre és most jó munkával igyekszem meghálálni közbenjárásukat.

Moka Gyula
Záhony.

A biztosítóberendezés átalakítása Kelenföldön

A kelenföldi állomás Déli pályaudvar felőli végén az avult kitérőket kicserélték és új vágánykapcsolatokat létesítettek. A nagymérvű vágányhálózati módosítás a biztosítóberendezés átalakítását is megkívánta.

A távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat az átalakítási munkákat felhasználta a biztosítóberendezés felújítására, korszerűsítésére.

Mintegy 40 új váltóra váltóállító szerelvényeket szereltek. Ezekhez 1200 méter hosszban vonóvezetéki csatornát ástak. A mechanikai állítókészüléket az új menetfüggőségeknek megfelelően átalakították. Beépítettek, vagy felújítottak 1000 db függőségi kilincset.

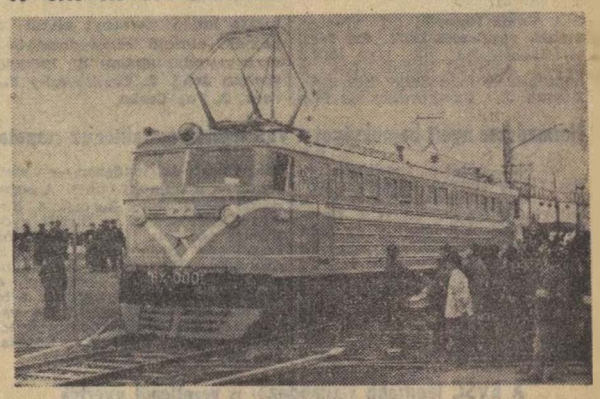
Át kellett alakítani a biztosító berendezés villamos részét is, melynek során a Siemens-rendszerű, gyengeáramú blokkberendezést korszerű, nyomógombos, villamos függőségekkel ellátott berendezéssel kellett kicserélni. A munka méretére jellemző, hogy kb. 600 kapcsolómágnest kell beépíteni 15 000 érintővel.

A kivitelező *Távközlő- és Biztosító Berendezési Építési Főnökség* dolgozói vállalták, hogy a balatoni nyári forgalom megindulásáig a munka első szakaszát befejezik: a váltókat a központi állításba bekötik és ezzel a forgalom lebonyolítását jelentősen megkönnyítik. Az átalakítás alatt ugyanis a váltókat kézi állításra kellett szerelni. Ennek következtében egy-egy menet beállítása 6—8 percig tartott. A központi állítással ez az idő harmadára csökken.

Az Építési Főnökség dolgozói a vállalt határidő előtt egy hónappal elvégezték a munkát.

s ezzel az ország egyik legforgalmasabb állomásán könnyítették meg a nyári forgalom lebonyolítását.

Mandola István
főmérnök,



Kínában elkészült az első kizárólag hazai tervek alapján konstruált villamosmozdony. Az új gép 138 tonna önsúlyú, 21 méter hosszú, 45 km-es utazósebességgel 5000 tonnát képes vontatni

Az emberért, az emberekért

A szakszervezet és tömegek közötti kapcsolat egyik feltétele, hogy a dolgozó érezze a szervezettség erejét. Gondjával, bajával ne legyen egyedül.

A hatvani fűtőházban 1958 év végén 99%-os volt a szervezettség. Ehhez nem kis mértékben hozzájárult a társadalombiztosítási tanács jó munkája. A tanácson belül négy albizottság működik. Szóljunk most kettőről.

A BETEGLÁTOGATÓ BIZOTTSÁG főérdeme, hogy a beteglátogatást rendszeressé tette. A vidéki betegeket is meglátogatják. Nem 5—6 főből álló beteglátogató gárdánk van, hanem lényegében minden szervezett munkás kötelességének tartja, hogy részt vállaljon ebből a feladatból.

Egy példa. *Csabli Lajos* mozdonyvezető rendszeresen látogatta *Kocsis Istvánt*, akinek lábát érszűkület miatt amputálták. A beteglátogató tájékoztatta a szakszervezeti bizottságot a beteg súlyos anyagi helyzetéről és anélkül, hogy *Kocsis elvtárs* segélyt kért volna a szakszervezeti bizottság 500 forintot utalt ki részére és beszerezte a téli tűzelőjét.

Az emberek közelebb kerültek egymáshoz. Természetesen ez nem ment egyik napról a másikra. Amikor egy-egy megyógyult munkatársunk megköszönte a szakszervezeti bizottság gondoskodását, megkértük, hogy kapcsolódjon be ő is a munkába. A beteglátogatás közüggyé vált nálunk. Elsősorban a betegeken való segítés a cél, de erélyesen fellépnek a látogatók a táppénzcsalók ellen is.

Az albizottságnak jó kapcsolata van az üzemorvossal. Gyakran keresik fel gyógyszerellátási problémákkal. *Cserkuti dr.* vállalkozott, hogy meglátogatja azokat a betegeket, akiknek panasza van a gyógyszerekre. Igéretét valóra is váltja. Köszönet érte.

AZ EGÉSZSÉGÜGYI ALBIZOTTSÁG *Domonkos Árpádné* vezetésével végez jó munkát. A dolgozókat érdeklő egészségügyi előadásokat rendszeresen megtartják. Nagyrészt az albizottság érdeme az üzemi konyha átépítése, rendbehozása. A üzemszemléken rendszeresen részt vesznek és az észlelt hiányosságok megszüntetéséért következetesen harcolnak.

Amit lehet elintéznek saját hatáskörükben, de ha szükséges igénybe veszik a társadalombiztosítási tanács, illetve a szakszervezeti bizottság segítségét. Az albizottság és az üzemorvos érdeme, hogy a bölcsőde kvarclámpával gazdagodott és ezt a fűtőház ipari tanulói is rendszeresen igénybe vehetik.

Rékasi István szb-titkár
Hatvan fth.

Ifjúsági élet

Július 12.: vasutas, közlekedési és postás ifjúsági találkozó Balatonalmádiban

Az elnökség mellett működő ifjúsági tanácsadó bizottság kezdeményezésére a hagyományos vasutas ifjúsági találkozó helyett az idén első ízben kerül megrendezésre a vasutas, közlekedési és postás fiatalok találkozója. A találkozót, amelyen mintegy 9000 fiatal részvételére lehet számítani, a tanácsadó bizottság a KISZ-szel közösen szervezi.

Az ifjúsági találkozó részletes műsorát lapunk július 1-i számában közöljük.

Takarékos fiatalok

A szombathelyi fűtőház kiszistái már a múlt esztendőben is dicséretes eredményeket értek el a takarékossági mozgalomban. Az igazgatóság területén levő KISZ-szervezetek takarékossági versenyében csak a *celldömölki fűtőház fiataljai* előzték meg őket.

A szombathelyi fiatalok az idén még nagyobb gondot fordítanak a takarékosságra. Eredményeik máris biztatóak. Április 30-ig közel 200 ezer forint értékű fűtőanyagot takarítottak meg. A mozdonyok javításához majdnem 100 ezer forinttal kevesebbet használtak fel az előirányzott összegnél. több mint 50 ezer forint értékű vas- és fémhulladékot gyűjtöttek. Az elfogadott újításokból eredő megtakarítás összege is megközelíti a 150 ezer forintot.

Négy hónap alatt tehát mintegy félmillió forintot takarítottak meg.

A kaposvári fűtőházban is eredményesen dolgoznak a fiatalok. Az év első negyedében az ifik hibájából egyetlen esetben sem fordult elő vonatkésés. Példás volt a mozdonyok karbantartása is. A kisisták kevesebb szén felhasználásával 19 662, hulladékvas gyűjtésből 8069, egyéb anyagok megtakarításából pedig 6500,

az első negyedévben összesen 34 ezer forintot takarítottak meg.

Köszöntjük a bajnokokat

Ha valaki rendszeresen olvassa a hazai sportsajtót, úgyezőlván minden számában találkozik vasutas sportolók nevével. Nem ritka eset, amikor sportolóink országos bajnokságokon nyerik el a bajnoki címet, érnek el jó helyezést, vagy a válogatott színelben szereznek hírnevet, dicsőséget nemcsak a vasutas színeknek, hanem az egyetemes magyar sportnek is.

A közelmúltban a férfi tőrvívásban, a férfi asztalitenisz csapatbajnokságban és az újonc vízilabda-bajnokságban nyertek bajnokságot versenyzőink. Az alábbiakban újdonsült bajnokainkat szeretnénk bemutatni az olvasóknak.

Magyarország 1959. évi férfi tőrvívó-bajnoka: Kamuti Jenő

A Vasas Pasaréti úti vívótermében rendezett 1959. évi férfi tőrbajnokságon 32 vívó lépett pástra. A BVSC kiűnő vívói a döntőben is megálltak helyüket. Kamuti J., Czvikovszky és Pap szinte külön versenyt vívott a bajnoki címért. Végeredményben ez a sorrend alakult ki: **bajnok: Kamuti Jenő, 2. Czvikovszky Ferenc, 3. Pap Csaba.**

Harmadszor nyert bajnokságot a Vasútépítők asztalitenisz-csapata

Az idén újból a Vasútépítők—Bp. Vörös Meteor rangadón dőlt el az asztalitenisz NB I-ben a bajnokság sorsa. Vajon a fiatalokból álló Vasútépítők az idén meg tudja-e ismételni tavalyi bravúrját, a tapasztaltabb játékosokból álló Vörös Meteor ellen? — találgatták a szakemberek, az utolsó forduló előtt.

Sikerült megismételni. A Vasútépítők csapata 11:5 arányú győzelmével megérdemelten szerezte meg immár harmadszor — veretlenül — a bajnoki címet. A sorsdöntő mérkőzésen Berczik 4, Bubonyi 4, Rózsás 2 és Biró 1 győzelmet szerzett. A hétfordulós bajnokság során helyet kapott a csapatban Fantusa is. A játékosok teljesítményét vizsgálva a **legjobb eredményt Berczik érte el. Két vereségtől eltekintve valamennyi mérkőzését megnyerte. Berczik után Bubonyi, Rózsás, Fantusz és Biró a sorrend.**

A BVSC legifjabb vízilabdázói is veretlenül nyerték az újonc-bajnokságot

Laky Károly edző az idén három csapatot nevezett az újonc vízilabda-bajnokságba. A csapatok a várakozásnak megfelelően szerepeltek. Az első csapat veretlenül, 50:8-as gólaránnyal, sorrendben harmadszor nyerte meg veretlenül a bajnokságot. A második csapat ötödik, a harmadik pedig a vigaszdíjban a második helyen végzett. **A győztes csapat tagjai: Szenta, Gyerő I, Gyerő II, Szabó, Csillag III, Petik és Togyeriska.**

Az eredmény elsősorban Laky Károly edző hozzáértő, jó nevelő munkáját dicséri. Olyan eset ugyanis ritka a vízilabda történetében, hogy egy klub legifjabb vízilabdázói egymás után háromszor nyerik meg az újonc-bajnokságot.

A BVSC újonc „A" csapata. Felső sor: Szabó, Gyerő Cs., Laky edző, Petik, Gyerő Z. Alsó sor: Togyeriska, Szente, Csillag III.

A Szombathelyi Járműjavítóban szeretik a sportot

A Szombathelyi Járműjavítóban évek óta élénk, virágzó a sportélet. Az üzemben nemcsak beszélnek a tömegsportról, hanem a vállalat vezetői a szakszervezeti bizottsággal és a KISZ-szervezettel közösen meg is teremtik a lehetőségét. A dolgozók szívesen vesznek részt az üzemi bajnokságokon.

Az idén hat sportágban — labdarúgás, röplabda, asztalitenisz, sakk, teke és természetjárás — mintegy 300 dolgozó sportol. Néhány évvel ezelőtt még a labdarúgás hódított, ma viszont a természetjárást kedvelik a legtöbben.

Fokozza a dolgozók sportolási kedvét az is, hogy nemcsak háziversenyeket rendeznek, hanem a legjobbakból alakult csapatok más üzemekkel is összemérik tudásukat. Tavaly a Miskolci Járműjavítóval voltak párosversenyben. Az idén a miskolciak mellett a debreceniekkel is szeretnének versenyezni.

A VIT jelvényszerző versenynek is sikere van.

A VII. VIT-re készülnek

A vasutas KISZ-fiatalok, ifjúsági brigádok között is egyre több azoknak a száma, akik tettekkel, eredményeik növelésével és ajándékokkal készülnek a közelgő VII. Világifjúsági Találkozóra.

A zalaegerszegi pályafenntartási főnökség KISZ-szervezete taggyűlésen foglalkozott a VIT jelentőségével. A lelkeshangú taggyűlés eredménye: a fiatalok kivétel nélkül vásároltak VIT-bélyeget és sorsjegyet, továbbá elhatározták, hogy hulladékvasat gyűjtenek és az érte kapott összeget a VIT javára adják. A VII. pályamesteri szakaszon dolgozó ifjúsági brigád ünnepi műszakot tart a VIT tiszteletére.

A szombathelyi vasutas KISZ-fiatalok ajándékok készítését vállalták. 10 darab olyan fényképalbumot szeretnének a Bécsbe utazó magyar küldöttséghez eljuttatni, amely a szombathelyi igazgatóság területén dolgozó fiatalok életés munkakörülményeit mutatja be.

Vasutas KISZ-lakodalom

A napokban Miskolcon *Tasnádi Balázs* gyakornok és *Tasi Klára* személyzeti nyilvántartó, Budapesten pedig *Gömböcz Kálmán*, a Hídépítési Főnökség esztergályosa és *Ferenczi Teréz*, a Duna Cipőgyár dolgozója fogadott egymásnak örök hűséget.

Miskolcon a kiszlsták és az *Erkel Ferenc* kultúrotthon táncscsoportja rendezett ünnepséget a fiatal pár részére. Budapesten a *Nyugati-pályaudvar* KISZ-klubjában tartottak nagyszabású lakodalmat a KISZ rendezésében. A talpalávalót az üzemi zenekar szolgáltatta.

A forgalomnál is van jövője az újító mozgalomnak

Az élet azt igazolja, hogy a forgalmi munkakörben is van lehetőség újat, ésszerűbbet alkotni. Szeged állomáson május 27-ig 17 újítási javaslatot nyújtottak be a dolgozók.

Szabó Pál vonatkísérő, a szakvonal újítási megbízottja együtt él, együtt érez az újra, célszerűbbre törekvő társaival, hiszen ő maga is élenjár ebben a nemes mozgalomban. Sok újítása valósult már meg. Az állomási szolgálat újítói között már többször volt országos első, az igazgatóság területén pedig hosszú idő óta élen halad.

Két dolgozónk országos jelentőségű újítást nyújtott be a tartalékok üzemanyag alapjutaléka és a fajlagos kocsimozgatási egységidő teljesítésének összhangbahozására.

A még jobb eredmények érdekében a szakszervezeti bizottságnak többet kell foglalkoznia a mozgalom népszerűsítésével.

A felsőbb szervektől is több segítséget várunk. Sokszor indokolatlanul elhúzzák a javaslatok elbírálását. 1958. július óta a BVKH IV. osztályától, 1958. szeptemberétől pedig a SZOT-tól várjuk a választ újítási javaslatokra.

TÓTKA KÁROLY
Szeged

Tagadjunk meg ilyen fuvart

Évek óta küzdelem folyik a gazdaságosabb fuvarozásért. kocsiparkunk jobb kihasználásáért. A jól bevált versenyformák és munkamódszerek mind ezt a célt szolgálják.

Bosszantó, hogy amikor a vasutasok zöme egyre gazdaságosabb szállításra törekszik, előfordulnak olyan esetek — mintha az ésszerűtlen fuvarozást szándékosan kívánnák bemutatni.

Ime egy példa: Május 23-án, *Óbuda-Gázgyár* állomáson *Kaposvár* rendeltetéssel, az *Állami Építőipari Vállalat* címére feladták a 304 816. sz. és a 310 921. sz. kocsikat salakkal. A címzett a szállításért 2172 forintot fizetett. A két kocsi 2-szer 213 km-t futott, kereskedelmi értékkel nem bíró áruval. (Salakot bárhol ingyen adnak).

Jogosan kérdezem, hogy amikor nemzetgazdasági szempontból fontos áruk szállításához is nehezen tudjuk a szükséges kocsikat biztosítani, nem lett volna-e célszerűbb a salakot a kaposvári vagy esetleg a dombóvári fűtőháztól szállítani? Nem lehetne megtagadni ilyen fuvart?

Szilágyi Sándor
BVKH.

EGY KALAP TÖRTÉNETE

Nem most történt, hanem március 27-én, a húsvéti csúcsforgalom idején. Azért írom meg mégis a történetet, mert úgy érzem, hogy a dicséret most sem késő.

7,05 órakor indult vonatunk a Keleti-pályaudvarról Sátoraljaújhely felé. Utközben meglátogattam az étkezőkocsit. A kalapomat a fogasra akasztottam és elfogyasztottam egy üveg sört. A kalapomról megfeledkeztem és csak Sátoraljaújhelyen vettem észre, hogy eltűnt.

Igen ám, de az étkezőkocsit Miskolcról Ózdra irányították. A forgalmi szolgálattevő sietett segítségemre. Telefonált Ózdra és Lévai Gyula főintéző még aznap este a megadott címre eljuttatta a kalapot.

Köszönet érte a vasút dolgozóinak.

Domokos Péter
Budapest, XVI., Hársfa u. 38.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lap tartalmából a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

23. számból: 106 324/1959. L/2. C. Felvétel a vasutas technikumok levelező tagozatára az 1959/1960. iskolai évre.

113 220/1959. I/5. B. Díjszabási korlátozás a 802/801 számú „Budapest—Bécs—Budapest" expressz-motorvonaton.

24. számból: 111 023/1959. I/3. A. Bélyegzős borítékok gyűjtése.

25. számból: 114 633/1959. I/8. F. Elismerés és jutalmazás a személyszállító vonatok menetrendszerű közlekedéséért.

111 733/1959. I/3. A. A „Szálláshelyek igénybevételének és használati díjának szabályozása" tb. megjelent rendelet kiegészítése.

113 576/1959. I/3. A. Jelenléti, eltávozási, laktanya- és vendégszoba használati könyvek vezetése.

Nem hivatalos rész. Értesítés a Vasutas Biztosító Egyesület tagjai részére, tanulógyermekek ösztöndíja stb.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János.
Felelős kiadó: Vasutasok Lapja Szakszervezete elnöksége.
Szerkesztőség: Budapest. VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest. VII.. Rákóczi út 5.
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály.

HÍREK

FELHÍVÁS

Felkérem mindazokat, akik 1948/49-ben Budapest—Ferencváros állomáson a MÁV műszaki vonaltisztviselői tanfolyam előadói vagy hallgatói voltak, hogy 10 éves találkozónk megszervezése érdekében július 26-ig közöljék címüket és azt, hogy hány fővel kívánnak részt venni a találkozón Szilágyi István műsz. felügyelővel, Pft. Főnökség, Baja, Zenta u. 2. Postafiók: 3.

*

— Élete kockáztatásával megmentett egy vasúti szerelvényt a biztos pusztulástól V. N. Nisakov mozdonyvezető. A Szovjetunió Legfelső Tanácsának Elnöksége a Munka Vörös Zászlórendjével tüntette ki a bátor vasutast.

— 2500 tonna szenet takarítottak meg a szegedi fűtőház mozdonybrigádjai a kongresszusi verseny során. Ez a szénmennyiség a fűtőház üzemi szükségletét fedezi.

— Borzalmas vasúti szerencsétlenség történt májusban Közép-Jáván. Egy száguldó expresszvonat kisiklott és a szakadékba zuhant. Hírek szerint 185 halálos áldozata van a katasztrófának.

— „Béke és barátság a sportban" címmel filmvetítéssel egybekötött előadást tartott Honti György, a Magyar Labdarúgó Szövetség főtitkára a Vasúti Főosztály kultúrtermében június 5-én a KISZ és az MSZBT rendezésében.

— Jelentős társadalmi munkával járultak hozzá a sportpálya építéséhez a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. fiataljai.

— 2—3000 néző befogadására alkalmas szabadtéri színpadot létesített a város Kiskunhalason a vasutasszakszervezet székházának udvarán. A 14,8 méteres színpad építését, s a világítás beszerelését vasutasok végezték.

— Lelkesen készülnek a VIT-re a budapesti vasutas fiatalok. Tervbevették, hogy baráti találkozót rendeznek a Magyarországon tartózkodó külföldi ösztöndíjas egyetemi hallgatókkal. A VIT tiszteletére hat túlsúlyos vonatot indítanak.

— Sintörést fedezett fel Gyoma és Nagylapos között Hegedüs Menyhért gyomai szabadnapos váltókezelő. Gyors intézkedése következtében a Budapestről érkező nemzetközi gyorsvonat mindössze 30 perces késéssel érkezett meg Békéscsabára.

— Fennállásának 10. évfordulóját ünnepelte a kecskeméti MÁV énekkar. Preklasszikus, klasszikus, romantikus, modern művek, magyar és szomszédnépek dalai, valamint tömegdalok is felcsendültek a jubileumi hangversenyen.

— Több mint száz technikus és mérnök vett részt a Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület szombathelyi szervezete műszaki továbbképző előadássorozatán. Az Ivesített kitérőkről Nemesdi Ervin docens, a rugalmas sínleerősítés gazdasági előnyeiről Kerkapoly Endre adjunktus, a hézagnélküli felépítmény gépesítési lehetőségeiről Unyi Béla műszaki főtanácsos tartott előadást.

— Büfét létesített az Utasellátó — Igéretéhez híven — a Landler Jenő Járműjavítóban.

— Jólsikerült békegyűlést rendezett a Keleti pályaudvar pártbizottsága és békebizottsága a békemozgalom 10. évfordulója alkalmából június 4-én. A több mint 400 részvevő lelkesen foglalt állást a Szovjetunió vezette béketábor politikája mellett. A gyűlést kultúrműsor követte.

— Érdeklődéssel hallgatták meg a BVKH dolgozói június 12-én Sütő Ottó elvtársnak, a Társadalmi Szemle külpolitikai rovatvezetőjének előadását az időszerű nemzetközi kérdésekről.

*

Lakáscsere

— Elcserélném 3 szobás, kertes, olcsóbérű szolgálati lakásomat 3—4 szobás magánlakásra belterületen, vagy Budán. Érdeklődni lehet: özv. Büki Lajosnénál, Bp., VI., Lehel u. 3., fsz. 5. sz. alatt, 18 óra után.

— Egy szoba félkomfortos, havi 1600 forint jövedelmű házfelügyelőségem elcserélném egyszoba komfortosra. Családi okok miatt sürgős. Cím: Bp., X., Kozlozsvári u. 39/43., fsz. 46.

*

A szerkesztőség üzeni

Spányik László Alpár. Két gyermek után a családi pótlék felemelésére egyelőre lehetőség nincs. Felesége házastársi pótlékot csak akkor kaphat, ha az 55. életévét betölti. **Szentgáli István Gyöngyös.** Ha a férj és feleség is dolgozik és mindkettő a nyugdíjra jogosító kort és szolgálati időt elérte, nyugdíjukat függetlenül a másik nyugellátásától folyósítani kell.

Szabó Gyula Budapest, Sziládi Sándor Szeged, Lándor Ernő Budapest, Szobonya László Vác, Szilágyi Sándor Budapest, Griscsik János Miskolc, Rókusi István Hatvan. Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Tóth István Pilisvcsaba, Bognár Károly Tapolca. Panaszukat megvizsgáljuk. **Behán Rózsa Kazincbarcika, Tótka Károly Szeged.** Leveleiket helyszűke miatt nem tudjuk közölni.

Fotópályázati felhívás

A Magyar Szovjet Baráti Társaság Országos Titkársága és a Magyar Fotóművészek Szövetsége országos fénykép-pályázatot hirdet.

Beküldhető: minden olyan kép, amely a magyar és a szovjet nép barátságát fejezi ki;
amely hazánk felszabadításának állít emléket;
amely a két ország közötti gazdasági és kulturális kapcsolatokat fejezi ki;
valamint a szovjetunióbeli utazások alkalmával készített felvételek.

Minden résztvevő 5 db 18x24 cm méretű, fekete-fehér, vagy színes (nem színezett) képpel pályázhat. A képeken fel kell tüntetni a beküldő nevét és pontos címét.

A pályázat beküldésének határideje: 1959. szeptember 5.

A beküldött képeket bizottság bírálja felül. A bizottság által megfelelőnek tartott képekből november hónapban megyei, kerületi és nagyüzemi kiállításokat rendezünk; kiállításonként a legjobb kép 500.— Ft jutalomban részesül, a második és harmadik helyezett oklevelet kap.

A beküldés helye: Vidéken: az MSZBT megyei titkársága, Budapesten: VII., Gorkij-fasor 45. Magyar Szovjet Baráti Társaság Háza. A megyei, kerületi és nagyüzemi kiállításokon bemutatott képekből 1960. év elején Budapesten kiállítást rendezünk, ezek közül a legkifejezőbb alkotásokat díjazzuk.

Díjak: 1 db első díj 3000 Ft, vagy a Szovjetunióba társasutazás;
1 db második díj 1500 Ft;
2 db harmadik díj 500—500 Ft.

Ezenkívül 3 képet oklevéllel tüntetünk ki.

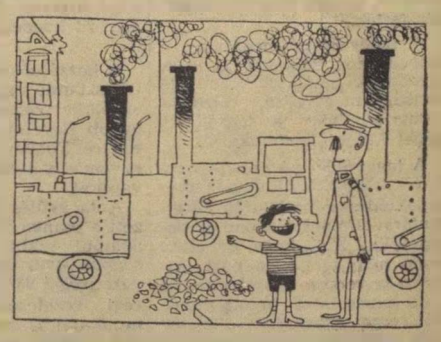
MSZBT Titkársága.

ÉSSZEL...

— Áruld már el, hogyan tudsz ennyi szenet megtakarítani?

— Nézd, én gyenge kis ember vagyok, nem tudok annyit rátüzelni, ezért mindig a fejemet használom.

A RÁKÓCZI ÚTON



— Nézd papa, itt vannak a tetétes mozdonyok!

(Pusztai Pál rajza)

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. JÚLIUS 3.

A pártkongresszus tiszteletére

Biztató eredmények a ferencvárosi fűtőháznál

A ferencvárosi fűtőháznál a bizalmiaktól a vezetőségi tagokig mindenki szívügyének tartja, hogy a versenyben egyetlen pillanatra se álljon be lanyhulás.

Legfőbb eszköznek a dolgozók meggyőzését tartják. Jórészt ennek köszönhető, hgy az év eleje óta egyenletesen felfelé ível a teljesítmény.

Az első öt hónap göngyölített eredménye szerint remény van az élüzem cím elnyerésére. A fűtőháznál a szénmegtakarítás 112,7, a gazdaságos mozdonyfelhasználás 111.1, a fajlagos kocsimozdítási egységidő 106,1 százalékos. Az időszakos mozdonyjavítás tervet 100 százalékra teljesítették.

Cseke Imre
Budapest—Ferencváros

Helytállnak a balassagyarmatiak

A déli órákban csend és nyugalom honol a balassagyarmati állomáson. Az a néhány utas, aki a kora délutáni vonatokra várakozik, a peronon, azaz a rózsaligetben. Az alacsony, földszintes felvételi épület előterében és környékén ugyanis olyan parkot, rózsaligetet varázsoltak az állomás dolgozói, amelyhez hasonlót alig találni.

A gyarmatiak azonban nemcsak az állomás csinosításában, hanem a munka frontján — a kongresszusi versenyben is — megállják a helyüket.

Újból az élüzem címért

Mint ismeretes, 1958 első felében az *élüzem* cím mellett a *mintaszolgálati hely* címet is megszerezték az állomás dolgozói. Eredményesen dolgoztak a második félévben is. Az élüzem szintet ismét sikerült teljesíteniük, a bizottság azonban „csak" vezérigazgatói dicséretre és jutalomra javasolta őket.

No, de nézzük meg, hol tartanak most? Sikerül-e kiharcolniuk 1959 első felében is az élüzem címet?

— *Szeretnénk* — válaszolta *Bódi László* vezénylőtiszt, a távol levő állomásfőnök helyettese. — *Az elmúlt hónapokban teljesítettük, sőt egyes tényezőknél túlteljesítettük a tervet. Reméljük — ha valami rendkívüli esemény közbe nem jön —, júniusban is teljesítjük. Májusban például a kocsitartózkodásban 105, a kocsikihasználásban 107, a kocsimozgatásban pedig 110 százalékos eredményt értünk el.*

A vonatkísérők és a kocsirendezők versenyében is szép eredmények születnek. A kocsirendezőknél június 1-től 10-ig a *Murányi—Ádam brigád* 118 százalékot ért el.

Szigorúan őrködnek a verseny tisztasága felett

A pártkongresszus tiszteletére kibontakozó egészséges versenymozgalomban részt vevők közül egyesek csalással, helytelen adatszolgáltatással igyekeztek jó helyzetet elérni. A csalás nem sikerült, mert a szakvonali vezetők, a párt- és a szakszervezeti bizottság együttesen őrködik a verseny tisztasága felett. S azokat, akik csalnak, nyomban kizárják a versenyből.

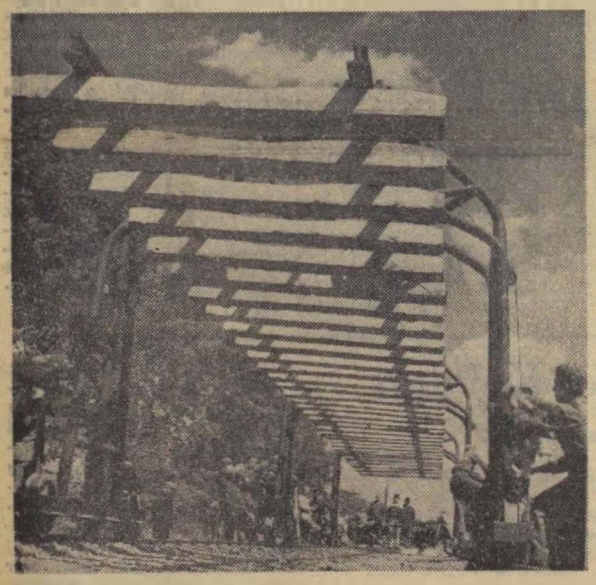
Így járt az a három dolgozó is, aki a közelmúltban meghamisította a teljesítménynaplót.

A fűtőház sem akar lemaradni

Tóth III. János Kossuth-díjas mozdonyvezető, fűtőházfőnök irányításával a vontatási dolgozók is arra törekszenek, hogy teljesítsék az élüzem szint követelményeit, és a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásukat.

Eredményeik biztatóak. Májusban a fűtőház dolgozói az önköltség csökkentésében 118,1 százalékos eredményt értek el, a szolgálati órák számát 5,2 százalékkal csökkentették, hogy csak két példát említsünk. Színesfém-, vas- és öntvényfélék gazdaságos felhasználásával 5958 forintot takarítottak meg.

Befejezésül még annyit: örvendetes, hogy mind az állomás, mind a fűtőház szakszervezeti bizottságának — mindkét szolgálati helyen 100 százalékos a szervezettség — nagy része van az eredményekben.



Kép a Tüskevár környékén folyó hosszúsínes vágányfektetésről. A 360 méter hosszú sínek lefektetése előtt 24 méteres szakaszokban, sínszálakkal összefogva előre elhelyezik a vasbeton-aljakat.
(MTI Foto, Lajos György felv.)

Az igazgatóságok egymásközti versenye

A május havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és teljesítménye a következő:

Helyezési sorrend		Tárgyhavi pontérték
1.	Budapest	116,5
2.	Szombathely	116,5
3.	Pécs	116
4.	Debrecen	115,5
5.	Szeged	115
6.	Miskolc	108,5

A május havi eredmények azt mutatják, hogy az igazgatóságok szorosan felzárkóztak egymás mellé. Az első és ötödik helyezett között mindössze 1,25 százalék eltérés van. A budapesti és a szombathelyi igazgatóság helyezését — mivel azonos pontszámot értek el — az üzemeltetési önköltség alakulása döntötte el.

Megállapítható tehát, hogy az igazgatóságok teljesítményei állandóan javulnak és ez jó hatással van a vasút egész munkájára.

Hétköznapok hősei

Két kiváló eredménnyel dicsekedhetnek a *szombathelyi fűtőház* dolgozói. Június 17-én az 1812. sz. személyvonat földcsuszamlás miatt hosszabb ideig állni kényszerült *Érd* közelében. A pályatest rendbehozása után 92 perces késéssel érkezett a vonat *Székesfehérvárra.*

A mozdonyszemélyzet — *Kiss László* főmozdonyvezető, *Tóth László* és *Szemes László* fűtő — minden erejét összeszedte, hogy amennyire lehet csökkentse a késést. Fáradozásuk nem volt hiábavaló. Szombathelyre mindössze 20 perc késéssel érkeztek.

Az 1811-es *Devecserben* várt az 1812-esre, s csak 40 perces késéssel indulhatott *Székesfehérvárra*, de oda már menetrend szerint érkezett. A mozdony személyzete *Haragos Imre* főmozdonyvezető, *Boglár Lőrinc* és *Fehér István* fűtő volt. Mindkét brigád dicséretet érdemel.

Horváth Ferenc

Kétszeres ünnepünk lesz-e a vasutasnap?

A várpalotaiak a kongresszusi verseny jelentős állomásának tekintik a vasutasnapot. Megélénkült, szorossá vált a brigádok közötti verseny. A három brigád [illegible]*-fej mellett halad. Az igazgatóság III. csoportú állomásainak versenyében áprilisban és májusban az első helyen végeztünk.*

Rendkívüli termelési tanácskozáson úgy döntött az állomás kollektívája, hogy júliusban ünnepi műszakot tartunk a vasutasnap tiszteletére. A KISZ-szervezet a győztes brigádnak vándorzászlót adományoz.

A nagy vetélkedés egyik célja, hogy az állomás elnyerje az élüzem címet, s kettős ünnepünk legyen a vasutasnap. Az sem közömbös, hogy kedves vendégeket várunk Várpalotára. Több éves barátság fűz bennünket a csehszlovák Kremnica állomás dolgozóihoz. Mi már többször jártunk náluk, s most örülnénk, ha viszonozhatnánk a vendéglátást. Bizonyára nagy lenne az öröm, ha a vendégek élüzemvatáson is részt vehetnének.

Varga József
Várpalota

Csökkent az átfutási idő Szolnokon

A közelmúltban hírt adtunk arról, hogy a *Szolnoki Járműjavító* kocsiosztálya rátért a szalagszerű javításra. Az új módszer és a dolgozók vetélkedése a kongresszusi versenyben azt eredményezte, hogy csökkent a kocsik átfutási ideje. *Az élen Lendvai István 14 tagú brgádja halad.* Májusban — bár nehézségekkel küzdöttek — 184 teherkocsit adtak ki.

Ez alatt a bádogosok 100 tábla OH bádoganyagot használtak fel és 16 M. sorozatú kocsit készítettek el annak ellenére, hogy ez a típus igényli a legtöbb munkát. A szekrény-lakatosrészleg is nehéz feladatokat old meg, ennek ellenére teljesítik az ETI tervet.

Cseh Zoltán
Szolnok

3000 forint a legjobbaknak

Fontos tennivalók hárultak a megválasztott szakszervezeti bizottságra a Szolnoki Rakodási Főnökségen is. Vezetőségi ülésen többször foglalkoztunk a kongresszusi verseny helyzetével, az aktíváknak feladatokat szabtunk. A munka eredményességét igazolja, hogy májusban a rakodási főnökségek versenyében az első helyen végeztünk, s ezért 3000 forint jutalmat kaptak a legjobb dolgozók.

A vezetőségválasztó taggyűlés határozata alapján foglalkoztunk a tagszervezéssel is. A meggyőző, felvilágosító szó nem veszett kárba: főnökségünkön a szervezettség jelenleg 97,8 százalékos. Nincs probléma az osztályos tagdíjfizetéssel sem.

Zsigmond János
Szolnok

Nyári utazás

A sínek mellett széles aranytáblák:
a júliusi mezők ringanak.
A hegyoldalon kötözik az árpát,
de lejjebb a gép már búzát arat.

Kúszik a hegyre a rossz makadám-út.
Bizony már javítani kellene.
Lovakat hajt egy legény, gyors a lábuk,
s pattogva hajlik az ostor nyele.

Emberek, tájak; egy országrészen át
mennyi szépséget láthat itt a szem!
Szalad a vonat; s a fülkém ablakát
lehúzom, hogy a kép tisztább legyen.

Olyan ez a táj, mint egy aranymetszet.
A völgyből lomb-galléros kis falu
tűnik elő; a dombon építkeznek.
Éget a déli nap, tűzsugarú.

Gyárkémény füstől. — Hazám így gazdagszik,
és tapasztaltabb lesz az ember is,
és termővé lesz az anyag, a vad szik,
s ha kérjük, a gép talán felel is.

Szalad a gyors — az idő-végtelenbe —,
fehér sorompók jelzik az utat,
s mintha csak tíz-húsz kilométer lenne,
a sikról már látom a falumat...

Fazekas Lajos

Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszus Linzben

A Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség május 9—16 között Linzben rendezte 11. kongresszusát, amelyen 17 európai állam vasutas küldöttei vettek részt, összesen 490-en. *A magyar vasutas eszperantistákat az Országos Eszperantó Tanács Vasutas Szakosztálya küldöttei képviselték.*

A kongresszus a magyar vasutasokat is érintő nyelvi és szakmai kérdéseket tárgyalt. többek között szó volt a menetrendi, idegenforgalmi és egyéb tájékoztató kiadványok eszperantó nyelvű kiadásáról. (Megemlítjük, hogy például a lengyel, német, jugoszláv vasutak a menetrend magyarázó szövegét már eszperantó nyelven is közlik és csaknem minden európai állam adott ki prospektust, propaganda anyagot ezen a nemzetközi nyelven.)

A kongresszus tárgyalásain kizárólag az eszperantó nyelvet használta. Az összejövetel, mint az eszperantó nyelv gyakorlati alkalmazásának egyik reprezentatív színtere. a nemzetek közötti kulturális kapcsolat erősítését, a békemozgalom céljait is szolgálta. A lengyel, bolgár és magyar küldöttek megbecsült tagjai voltak a találkozónak.

Az *Internacia Federacio Esperantista Fervojista*, vagyis a *Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség* évente más-más országban rendezi kongresszusát.

Az illetékesek hozzájárulásával a magyar küldöttség javaslatot tett arra, hogy 1962-ben a 14. kongresszust Budapesten rendezzék.

Érdekes megemlíteni, hogy a belga vasutak és eszperantó szervek szintén vállalták az 1962. évi kongresszus rendezését. A magyar javaslat fogadtatását látva azonban, a belga küldött is úgy nyilatkozott, hogy a magyar javaslatot támogatja.

A magyar vasutas eszperantistákra hárul az a megtisztelő feladat, hogy a 14. kongresszus megrendezésével tovább mélyítse a kapcsolatokat a külföldi vasutas szervekkel, és egyidejűleg bemutassa a kongresszus részvevőinek a szocializmus építésében elért eredményeinket, ily módon is szolgálva a népek közötti barátság és béke ügyét.

Dr. Bácskai István,
a magyar küldöttség tagja

FELHÍVÁS

A szakszervezet kultúrnevelési osztálya felhívja a képzőművészeti körök tagjait, a képzőművészettel foglalkozó vasutasokat, nyugdíjasokat és azok hozzátartozóit, hogy akik műveikkel a IX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállításon részt akarnak venni, alkotásaikat augusztus 3-án 12 óráig adják át a kiállító helyiségben, Bp. VI., Népköztársaság útja 69.

Jó eredmények a Nyiregyházi Pályafenntartási Főnökségnél

Megértésre talált a *Nyíregyházi Pályafenntartási Főnökség* felhívása a dolgozók között. A felhívás arra kérte a a munkásokat és vezetőket, hogy a párt március 6-i határozatának végrehajtását segítve. az év végén. a tervek legfontosabb mutatóinál érjék el az 1960-as évre tervezett szintet.

A II. negyedévi termelési tanácskozásokon a dolgozók megvitatták és vallalták az igazgatóság és a főnökségi irányelvek teljesítését, sőt néhány pályamesteri szakasz — figyelembevéve a helyi sajátosságokat —, különvállalást is tett.

A kongresszusi versenyben már eddig is kiemelkedő teljesítményt nyújtott a IV. pályamesteri szakasz. Vállalták, hogy a *Nyírbogdány—Demecser* közötti térközhely építését június 30. helyett június 15-re befejezik. A dolgozók nagyszerű munkalendületét igazolja, hogy a munka június 12-re elkészült.

Ismeretes, hogy az idén véglegesen befejeződött Magyarországon a gőzmozdonygyártás. A jövőben a meglevő mozdonyok javításával még nagyobb feladat hárul a járműjavítókra, tekintve, hogy egyes alkatrészeket is itt kell gyártani. A mozdonyok hengereit eddig a MÁVAG-ban öntötték, ott történt a megmunkálásuk is. Ezt a munkát a jövőben a Landler Járműjavítóban végzik, ahol már épül az új hengermegmunkáló üzemrész.
(Foto Dorozsmai István felv.)

Legfontosabb teendőink a választások után

A szakszervezeti választások tapasztalatainak értékelése után a szegedi területi bizottság meghatározta azokat a tennivalókat, amelyek végrehajtásával a szakszervezet tevékenységét tovább fokozhatjuk. Fontos feladatunknak tekintjük, hogy a választások idején a szakszervezeti munkában tapasztalt lendületet a kongresszusi versenyvállalások teljesítésének elősegítésére felhasználjuk,

Nagyobb önállóságot az alapszervezeteknek

Gondot fordítunk a munkafegyelem tovább szilárdítására és a gazdaságosság előtérbe helyezésére. Ennek érdekében odahatunk, hogy a szakszervezeti bizottságainknál tovább javuljon az agitációs, politikai nevelőmunka.

Célunk a dolgozók élet- és munkakörülményeinek állandó javítása, a törvényesség betartása és betartatása. Hogy ilyen tekintetben is előre haladhassunk, még nagyobb önállóságra neveljük, céltudatosabbá, tervszerűbbé tesszük az SZB-k munkáját. Rendszeresebbé tesszük a személyes ellenőrzést és segítségadást. Ennek biztosítására — mint a választások idején — a nem függetlenített választmányi — és TB-tagokat, valamint a szakszervezeti tapasztalattal rendelkező társadalmi munkatársakat tovább aktivizáljuk, támaszkodunk segítségükre.

A választások időszakában nagy volt a fellendülés a szervezettség emelését és a tagdíjfizetési készség növelését illetően. Ezt tovább fokozzuk.

Az újonnan választottak oktatása

A szakszervezeti munka színvonalának javítása érdekében fontos feladatunknak tekintjük az első ízben funkcióba került SZB-titkárok és egyéb reszortosok rendszeres segítését és oktatását. Már az első lépcsőben ütemezett választások befejezése után csomópontonként megbeszélést tartottunk a titkárokkal, illetve az elnökökkel. Az értekezlet tapasztalatcsere-lehetőséget is jelentett az újonnan funkcióba kerülteknek. Ezt a módszert tovább folytatjuk. Hasonlóan kívánunk foglalkozni valamennyi reszortfelelőssel.

Több segítséget a bizalmiaknak

Számba vettük azokat, akiket a közeljövőben iskolára küldünk. Megkezdtük azok kiválasztását is, akiket a TB által szervezett tanfolyamokra irányítunk.

Mindennapos feladatnak tekintjük a bizalmiak oktatását, nevelését, hogy valóban a bizalmiak tevékenysége váljon a szakszervezeti munka gerincévé. A III. országos bizalmitanácskozás irányelvei szerint növeljük a felelősségérzetet a bizalmimunka iránt a szakszervezeti bizottságoknál is. Jövőben az eddiginél több bizalmiértekezleten részt veszünk, azokon konkrét elvi és gyakorlati segítséget adunk. Esetenként felülvizsgáljuk egy-egy szakszervezeti bizottságnál a bizalmiakkal való foglalkozást. Ezt a területi bizottság ülésén is tárgyaljuk.

Nagy fontosságot tulajdonítunk a választások idején a pártszervezetek és gazdaságvezetők részéről megnyilvánuló segítségadás továbbvitelének és a kapcsolatok erősítésének.

A feladatok megoldását úgy látjuk lehetségesnek, ha a területi bizottság munkájának színvonalát állandóan emeljük, tervszerűbbé és alaposabbá tesszük.

Szalai István,
a szegedi területi bizottság szervezője

NEMZETKÖZI élet

Az iraki vasutasszakszervezet II. kongresszusáról

Irakban eddig több mint 30 szakszervezet kapott működési engedélyt. Többségük a *Kommunista Párt* befolyása alatt állva, politikai és gazdasági szempontból szilárd támasza a köztársaságnak. Megalakulásuk után konferenciákat, kongresszusokat hívnak össze.

Május első napjaiban tartotta II. Országos Kongresszusát a Vasutas Munkások és Alkalmazottak Szakszervezete, amely a legnagyobb iraki szakszervezetek egyike. A gazdasági és politikai beszámolók határozottan a köztársaság melletti hűséget fejezték ki.

A gazdasági kérdések tárgyalásakor a szónokok emlékeztettek a régi rezsim átkos örökségére, a munkanélküliségre. A kongresszus javaslatot tett a munkanélküliség megszüntetésére. Felhívta a kormányzat figyelmét, hogy indítsák meg a *Kasszim* miniszterelnök által bejelentett 400 millió dináros házépítési programot. *(1 iraki dinár=32.87 forint. — A szerk.)* A kormány a legrövidebb időn belül adjon telekkönyvet a földhözjuttatottaknak.

A kongresszuson 11 pontból álló követelést fogalmaztak meg:

1) Építkezési tervet kell kidolgozni a dolgozók lakásszükségleteinek figyelembevételével.

2) Hasonló munkáért és kötelezettségért hasonló bért.

3) A minimális béreket olyan színvonalra emelni, hogy tisztességes életszínvonalat biztosítson.

4) A munkások járműveken való szállításának biztosítása.

5) A munkások szociális biztosításának kiterjesztése.

6) Lehetőséget teremteni a technikai fejlődésre, ennek elsajátítására munkásokat küldeni külföldre.

7) Munkás-klubokat és a munkások gyermekei részére óvodákat létrehozni.

8) A munkások körében felvenni a harcot az írástudatlanság ellen.

9) A kórházak számát növelni, egészséges munkakörülményeket teremteni a munkahelyeken.

10) A munkások részére beszerző szövetkezeteket létrehozni, hogy olcsó áruhoz jussanak.

11) Legyenek függetlenített szakszervezeti funkcionáriusok. Jelenjen meg szakszervezeti sajtó a munkások számára.

A szervezett magyar vasutas dolgozók nevében kívánjuk, hogy az iraki testvérszakszervezet kongresszusán hozott határozatok mielőbb valóra váljanak, a szabadságszerető iraki nép boldogulására.

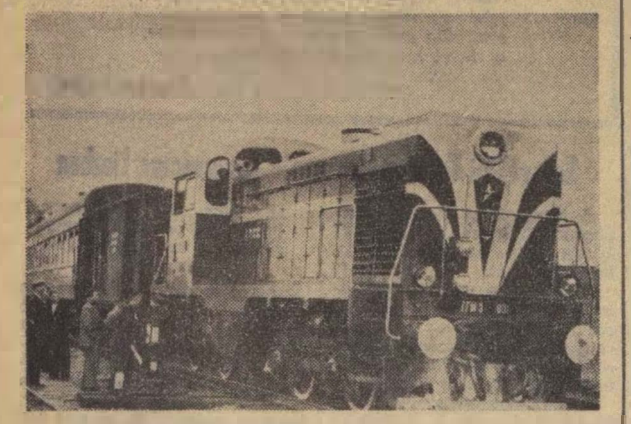
Megtorló intézkedések a mexikói vasutasok ellen

Ez év tavaszán Mexikó két legnagyobb vasútvonalán munkabeszüntetésekre került sor, a dolgozók bérügyi követeléseinek alátámasztására. A munkásszolidaritás nagyszerű példáját mutatva, a sztrájk csakhamar kiterjedt az ország vasúthálózatának több mint kétharmadára. A fővonalakon hosszú ideig szünetelt a forgalom.

A kormány terrorakciókkal támadt a sztrájkolókra. A munka felvételét azonban csak a követelések egy részének teljesítése után tudták elérni.

Több ezer vasutas jelenleg is börtönben van, s ennek következtében máig sem teljes a forgalom. A letartóztatottak szabadlábra helyezése megindult, de 500 vezetőt — köztük *Demetrio Valléjot,* a vasutas szakszervezet főtitkárát fogva tartják.

A letartóztatottak ellen a fő vádpont: *„kommunista kártevő akciók elkövetése".* A terrorintézkedések nem törték meg a mexikói vasutasok ellenállását, akik fokozzák harcukat követeléseik eléréséért, a bebörtönzöttek kiszabadításáért.



A kalugai területi Ljugyinovszki mozdonygyár új, 750 lóerős tolatómozdonya. Az új típusú, hidromechanikus sebességváltókkal ellátott mozdony 4,6 tonnával könnyebb az azonos típusúnál, üzemeltetése kényelmesebb és biztonságosabb. A mozdony távirányítással is vezethető. A mozdonyvezető fülkéjét zajszigetelő berendezéssel látták el. Szükség esetén egy mozdonyvezető vezethet két összekapcsolt gépet.
(MTI Foto)

A társadalmi tulajdon védelméről

A szocialista embertípus követésre méltó jellemvonása az egyéni és a közösségi érdek összefüggésének helyes értelmezése, a társadalmi tulajdon feletti éber őrködés.

Szocializmust építő országunkban egyre több azoknak a száma, akik sajátjukként vigyázzák a közösség vagyonát.

A múlt káros csökevényeként azonban még sokakban él az önzés, harácsolási vágyuk kielégítésére való törekvés.

Az ellenforradalom különösen utat nyitott a közösség javaira törőknek. Az olyan józan gondolkodású, népvagyont féltőknek a szava is elveszett a káoszban, akik korábban megálljt parancsoltak az enyves kezűeknek, a közösségi tulajdon elherdálóinak.

Az ellenforradalom leverésével sem szűnt meg a társadalmi tulajdon elleni vétség. A romboló hatás a vasútnál elsősorban a munkafegyelem és a közlekedés biztonságának lazulásában, a társadalmi tulajdon megbecsülésének hiányában, a társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett cselekményekben mutatkozott meg.

Elősegítette az ilyen légkör kialakulását az is, hogy az ellenforradalom idején több olyan személy került vissza a vasúthoz, akik ellen korábban a társadalmi tulajdon hűtlen vagy hanyag kezelése miatt eljárás volt folyamatban. Ezek jelenléte fékezte a fegyelem megszilárdulását, akadályozta a társadalmi tulajdon fokozott védelmét.

Amikor a társadalmi tulajdon elleni vétségről esik szó, legtöbben csupán a lopásokra, dézsmálásokra gondolnak.

Helytelen a kérdést ennyire leszűkíteni. E fogalom alá tartozik a fentieken kívül — a teljes felsorolásra való törekvés nélkül — a társadalmi tulajdon hanyag kezelése, a helytelen tárolás következtében előforduló károsodás, a bizonylati fegyelem hiánya, a kíméletlen árukezelés, az ellenőrzés elmulasztása, űzérkedés — főleg a hiánycikkekkel —, a munka szervezetlensége stb.

Vét a társadalmi tulajdon ellen az is, akinek ilyen a tudomására jut és szemet huny felette.

Ha valakit egyéni károsodás ér, határtalan a felháborodása, de sokszor ugyanez az ember, ha ezt a köztulajdonnál látja, közömbösen szemet huny felette.

A társadalmi tulajdon védelme nem kizárólag a hatósági szervek feladata. Sőt! Elsőrendű társadalmi érdek, amelyből minden dolgozónak, s a szakszervezetnek, mint a dolgozók legnagyobb tömegszervezetének, hathatósan ki kell vennie a részét. Különösen akkor tűnik ki az ilyen irányú ténykedésnek a jelentősége, ha azt tartjuk szem előtt, hogy a legfontosabb a megelőzés, az alkalmat adó lehetőségek megszüntetése.

Ezt emeli ki a Magyar Szocialista Munkáspártnak a társadalmi tulajdon fokozottabb védelméről szóló, 1958. április 11-i határozata is. A párthatározat megállapítja, hogy a gazdasági vezetők egy része még nem tesz meg mindent a társadalmi tulajdon elleni vétségek megelőzése érdekében. Nem élnek következetesen fegyelmi jogkörükkel, nem tesznek eleget a törvény által előírt feljelentési kötelezettségüknek, gyakran elmulasztják a társadalmi tulajdonban okozott kárnak polgári jogi igény formájában való érvényesítését.

Ha a gazdasági vezetők eleget is tennének a fentieknek, az intézkedéseknek java része csak adminisztratív jellegű lenne. A pártszervezetek, szakszervezeti szervek kötelessége olyan légkört kialakítani, hogy nemcsak a lopás, hanem a hanyag kezelés, a nemtörődömség is szégyen legyen, hogy a lehetősége sem merülhessen fel a társadalom megkárosításának. A szakszervezeti szerveknek feladata helyi vagy országos jelentőségű példák alapján tudatosítani, hogy ilyen természetű bűncselekményekkel mennyit veszít dolgozó népünk, társadalmunk anyagiakban, erkölcsiekben.

A társadalmi tulajdon védelme politikai ügy. A népvagyon pusztítói, eltulajdonítói társadalmi rendünk ellen támadnak, a becsületes dolgozók élet- és munkakörülményei javításának kerékkötői.

(Folytatjuk.)

Miért nem javítják meg a hatvani áruraktár tetőzetét?

A darabárus forgalom gépkocsira terelése óta Hatvan állomás kereskedelmi főnökségén is megszaporodtak a feladatok. Szinte állandóan tele a raktár áruval.

— *Ez nem is volna baj, hiszen mi azért vagyunk itt, hogy dolgozzunk* — így a raktár egyik dolgozója. — *Nagyobb baj, hogy raktárunk nem a legalkalmasabb áruk tárolására. Főként azért nem, mert ha esik az eső, a tető több helyen is beázik. Ilyenkor az egész raktár csatasorban áll, hogy az elázástól megvédjük az árut. Ha napközben esik, mégcsak sikerül valahogy ponyvával letakarni. De mi történik, ha éjszaka nyílnak meg az ég csatornái? Reggelre úszik a raktár.*

— *Ki vállalhat ilyen körülmények között felelősséget az áruért* — szólt közbe egy másik dolgozó. — *Senki. Persze az ellenőrök másképpen vélekednek. Legutóbb is a raktárnokot és a kereskedelmi főnököt vonták felelősségre.*

Emellett a raktár pályaudvar felőli oldalán olyan gidres-gödrös a terep, hogy egy kiadósabb eső után a gépkocsik csak egymást vontatva tudnak kikeveredni a helyenként tengelyig érő vízből, sárból.

A jogos panasz sajnos nem új keletű. A kereskedelmi főnökség és a szakszervezeti bizottság már számtalan jegyzőkönyvet vett fel a hibákról. Ezeket eljuttatták a felsőbb szervekhez. Ennek ellenére változás még a mai napig sem történt.

Tisztában vagyunk azzal, hogy jelenleg új raktár építésére nincs anyagi fedezet, bár az ósdi épület megérett a lebontásra. A régi palatetőt azonban ideje volna kicserélni. Ez talán még annyiba sem kerül, mint amennyit az esetleges árukárokért ki kell majd fizetni.

Egy év Távol-Keleten

1. Phenjan

Egy évig távol lenni a megszokott környezettől, az otthontól, a várostól, az emberektől, hosszú időnek tűnik. De egy évet eltölteni Távol-Keleten rövid idő ahhoz, hogy a „rejtelmes" kelet embereit, szokásait, városait megismerjük. Csupán benyomásokat sikerült szerezni és jelen cikkben impresszióimat kívánom röviden leírni.

Koreát távol-keleti Svájcnak is hívják. A félsziget és egyben Korea határait két tenger, a Sárga- és a tisztavizű, csodálatosan szép Japán-tenger mossa. Hegyekkel-völgyekkel szaggatott földjén megterem a rizs, kukorica és más gabonanemű. A föld méhéből az ásványi kincsek végtelen gazdagságú ereit tárják fel.

Szinte percenként más és más táj. Áthatolhatatlan dzsungel, cédrusfenyőligetek, gyors hegyipatakok, csendes tavak után elénk tárul a jellegzetes koreai táj: a teraszos rizsföldek.

Koreában még ma is a pusztító háború nyomával találkozik az utas. A vasútvonalak mellett betemetetlen bombatölcsérek, kilőtt tankok, lerombolt és kiégett épületek figyelmeztetnek a háború borzalmaira.

De a háború, a pusztulás múló nyomai mellett mindenütt a győzedelmeskedő élet jelentkezik. Újjáépített vasútállomások, lakó- és középületek, a rizsföldeken dolgozó parasztok, füstölgő gyárkémények jelzik az emberek élni akarását.

Az újjáépítésben elsőrendű kérdés a vasútvonalak helyreállítása volt. Természetesen a szocializmust építő országok Korea segítségére siettek. Sok helyen találkozunk magyar mozdonyokkal is.

Áldozatkész munkával elérték, hogy Koreában 1955 óta a vonatkésés ismeretlen fogalom. A vonatokat üzembiztonság, a kocsikat tisztaság, a vasutasokat pedig a fegyelmezettség jellemzi. Sokan büszkén vallják magukénak a Szocialista munka hőse kitüntetést.

Koreai gyermekek

(A szerző felv.)

Az újjáépítés után hozzáláttak a vasútvonalak korszerűsítéséhez. Szinidzsu és Keszon között villamosítandó vonal tekintélyes szakasza már el is készült.

A 700 ezer lakosú Phenjan fekvése gyönyörű. A Tetong folyó két partján terül el.

Sétálunk a Morambon-hegy felé siető folyóparton. Valamikor éjszakai bárok és nyilvánosházak utcája volt. A régi épületekből itt-ott látható valami emlék. Itt a Tetong partján van a külföldiek szemében oly érdekes — ahogyan mi neveztük — „gugolós csárda".

Ebben a vendéglőben koreai ételkülönlegességeket lehet kapni. Koreai módra étkeznek és szolgálnak ki minket is. Az udvaron levesszük cipőinket — koreai szokás, hogy a lakott helyiségbe csak cipő nélkül lépnek be —, majd a kiválasztott páholyba megyünk. Középen alacsony, mintegy 30—40 cm magas asztalka, gyékénnyel borított padló, festmények és párnák. A vacsora sokszor tizenhatféle, számunkra megkülönböztethetetlen ételekből áll. De van közötte hal, tojás, káposzta és hagyma is.

A Sztálin sugárúton folytatjuk sétánkat, ahol már az új épületek hosszú sora következik. Itt nyitotta meg kapuit az új, nemzetközi négyemeletes szálloda, központi fűtéssel, hideg-meleg folyóvízzel. Itt vannak a minisztériumi épületek, a hatalmas Kim Ir Szen tér két oldalán új lakóépületek, az új telefonközpont stb. Ezek már mind a háború után születtek. Új stadion épült, új kórházak, egyetemi épületek, filmszínház. Korea kulturális életét 11 színház és közel 200 mozi szolgálja. Phenjan színházi életének nagyjelentőségű állomása volt a Morambon-hegyen felépített új, modern színház.

A pusztító háborúk után a lakások ezreit építik, de még mindig sokan laknak szükséglakásokban. Mint érdekességet említem meg, hogy a konyhai tűzhelytől a meleg füstgázokat a szobai padló alatt, csatornákon keresztülvezetve fűtik a lakást. Ezt a sugárzó padlófűtést idestova kétezer éve alkalmazzák. A szobák berendezése egyszerű. A padlót gyékények borítják, a falakat papírral tapétázzák. A szobában alacsony asztalka, egy nagy veretes láda, amelyben a ruhaneműt és az ágyneműt tartják. A gyékényre ágyaznak, vastag vattapaplant terítve a padlóra.

Büszkeség tölt el bennünket, amikor végigmegyünk a Potomun utcán, amit az ott élő magyarok egyszerűen „Magyar utcának" neveznek, mert valamennyi épülete magyar tervek szerint készült. De máshol a városban, sőt szerte az országban is, sok létesítmény, épület hirdeti a magyar tervezők munkáját.

DR. HORVÁTH LAJOS

A MÁV bér- és munkaerőgazdálkodásáról, a dolgozók keresetének alakulásáról tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetőségének június 19-i ülését Pánti Béla alelnök nyitotta meg. Az elnökség munkájáról Szabó Antal főtitkár számolt be. Az ülésen részt vett és felszólalt Varga György, a SZOT titkára és dr. Csanády György a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese.

A főtitkári tájékoztató után a központi vezetőség a vasút bér- és munkaerőgazdálkodásáról, a dolgozók keresetének alakulásáról tárgyalt a közgazdasági bizottság jelentése alapján.

A jelentés taglalta az ellenforradalom előtti bérek alakulását, majd azoknak a bérügyi intézkedéseknek a hatását, amelyet a *forradalmi munkás-paraszt kormány* az ellenforradalmat követően foganatosított. A bérkorrekció következtében a vasútnál is jelentősen emelkedtek a reálbérek. A bérezési rendszert jobban a minőség javításának, a gazdaságosságnak a szolgálatába állították.

Az átlagbér ellenőrzés és a bérkorrekciók hatása

Kedvezőbben alakultak a szolgálati ágak közötti kereseti arányok is. Az 1956 előttihez képest ma rendszerint szolidabban érvényesül az ösztönzés, de természetesen csak olyan mértékben, amilyen mértékben a túlzott mennyiségi ösztönzés káros volt. Az átlagbér-ellenőrzés megakadályozza a keresetek eltorzulását, és feleslegessé teszi a központilag elrendelt keresetcsökkentést, a politikai és gazdasági megrázkódtatást okozó normarendezéseket.

Az új bérgazdálkodásnak a vasút termelési eredményeire gyakorolt hatását bizonyítják:

1. A termelékenység tervezettnél nagyobb mértékű emelkedése ellenére a bérszínvonal a tervezetten belül maradt.

2. Az átlagbér-gazdálkodás segítségével javul a vasút egyes szolgálati ágai, illetve munkakörei közötti kereseti arány.

3. A lényegesen stabilabb bérszínvonal kedvező hangulatot váltott ki a dolgozók körében.

Szakszervezeti szerveinknek is nagyobb szavuk van a bérezés kialakításában. Ma már a szakszervezet közreműködése és egyetértése nélkül nem adnak ki a bérezésre vonatkozó fontosabb rendeleteket, utasításokat.

A helyes bérgazdálkodás eredményessége jelentkezik a vasút munkájában is. Annak ellenére, hogy még a mai bérrendszer sem minden vonatkozásában ösztönző, *1958-ban a vasútnál 21,1 százalékos ereményjavulással 133,7 millió forintot takarítottunk meg.*

A tervhez viszonyítva az összes árutonna- és árutonnakilométer-tervet 4,3 százalékkal, a fizetőutasszámtervet 6,7 százalékkal, a fizetőutaskilométer-tervet 7 százalékkal teljesítette túl a vasút.

Emelkedett a vasút termelékenysége a bázisidőszakhoz és a tervhez képest is. Béralapnövekedés egyedül a forgalmi szolgálatnál volt, amelyet a személyzet túlterhelése miatt foganatosított létszámemelkedés indokol. Ennek eredménye, hogy *a vonatkísérők távolléti óraszáma az 1957. évi 332-ről 328-ra, a szolgálati órák száma pedig 311-ről 307-re csökkent.* A munkás állománycsoportba tartozók létszáma 5,3 százalékkal volt nagyobb, mint 1957-ben. Ezzel szemben az alkalmazottak létszáma 6,4 százalékkal csökkent.

Nagymérvű fluktuáció

A létszámvizsgálat tapasztalatai azt mutatják, hogy az elmúlt két évben ismét nagymérvű volt a munkaerő-vándorlás. Például a budapesti igazgatóság területén 1957-ben 8614 felvétel és 7673 kilépés történt. 1958-ban 8351 felvétel és 7521 kilépés volt. A legnagyobb mérvű fluktuáció a munkás állománycsoportban tapasztalható.

Az utazó személyzetnél akadályozza a stabil létszám kialakítását a magas távolléti és szolgálati órák száma. Emiatt nem vonzódnak a fiatal, új felvételes dolgozók erre a munkaterületre. Meg kell jegyezni, hogy megalapozot törekvések vannak az utazó személyzet szolgálati óráinak csökkentésére. *Az első időben a forgalmi utazóknál 280-ra, a vontatási utazóknál 253-ra kívánjuk csökkenteni a szolgálati órák számát.* Kedvezőtlenül befolyásolja a munkaerőgazdálkodást az is, hogy sok helyen nincs megfelelő laktanya vagy munkásszállás.

Kevés a tartalékos

A tartalékoslétszámot illetően nincs javulás. Amellett, hogy kevés a létszámuk, a meglevőkkel sok helyen állandó jellegű munkaköröket töltetnek be, olyanokat, amelyekre létszám nincs engedélyezve. A ténylegesen helyettesítést végző tartalékosok száma olyan kevés, hogy velük a szabadságon levő és beteg dolgozók helyettesítését nem tudják biztosítani. Ez a helyzet gyakran a 12/24 helyett 24/24-es fordulószolgálat átmeneti bevezetését vonja maga után.

A munkaerő-helyzetet súlyosbítja, hogy több állomás létszámában olyan dolgozók vannak, akiket az igazgatóság központjában foglalkoztatnak. Ilyen helyen a racionalizálást csak látszólag hajtották végre.

A jelentés kimondja, hogy az igazgatóságok a területi bizottságokkal együtt készítsenek a területükre vonatkozóan átfogó intézkedési tervet a munkaerő-gazdálkodással kapcsolatos feladatok megoldására.

Leszögezve azt, hogy a vasút bérgazdálkodása egyre jobb, néhány fogyatékosságát is megállapította a jelentés. Például a bérkorrekciók nem mindig oldják meg a helyes elgondolásokat, nemegyszer újabb feszültségeket okoznak. A legalacsonyabb bérű dolgozók még ma is jogos bérkövetéssel élnek.

Minden szolgálati ágnál általános probléma, hogy a külszolgálattól a központi szolgálatra való berendelést nem szívesen veszik a dolgozók, mert ez magasabb beosztással jár ugyan, de a bérezésben nem jut kifejezésre.

Miért húzódoznak a szakvizsgáktól?

Szintén általános problémaként vetődik fel, hogy a jelenlegi bérrendszer nem minden esetben ösztönöz magasabb szakképzettség megszerzésére, a szakvizsgák letételére, mert ez a munkabérben nem jut kifejezésre. A dolgozók nem tartják reálisnak a 3,90 forint éjjeli pótlékot, valamint hogy egyes munkakörökben a túlóraplafont 1534 forintban szabták meg. Ugyancsak feszültséget szül a különböző mérvű élelmezési kiküldetési díj is.

Az élet egyre magasabb szakk épzettséget követel

Az ülésen felszólalt *dr. Csanádi György* elvtárs, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese. A vasút teljesítményeiről szólva elmondotta, hogy tapasztalhatók olyan hangok, amelyek a kongresszusi verseny lendületét el akarják venni. Ilyen például, hogy nincs szükség erőfeszítésre, hiszen a már vállalt egymillió tonna terven felüli árumennyiséget elszállítottuk.

Az ilyen hangadók elfelejtik — mondotta —, hogy a külső üzemek versenylendületének árukban kifejezett eredménye egyre nagyobb mennyiségben fog jelentkezni a vasúti szállításban. Ha ehhez hozzávesszük az igérkező bő terméssel járó feladatainkat, máris láthatjuk, hogy a verseny további lendületére van szükség. Meg kell említeni azt is, hogy már most is naponta 600—800 kocsit nem tudunk kiállítani, elsősorban kő, kavics, építési anyag részére, pedig ebből előszállítást kellene végeznünk az őszi forgalom előtt.

Ha a kocsiforduló-időt a kívánt mértékben tudnánk leszorítani, akkor nem volna ez a napi 600—800 kocsis lemaradás.

Mindezek mellett azonban meg kell mondanunk, hogy a dolgozók példás hozzáállása eredményeként a személyszállításban olyan eredményt értünk el, amelyet a jelenlegi technikai felkészültségünk mellett aligha lehet fokozni. Dicséretes az is, amit az utóbbi időben a raksúly-növelésnél elértünk. A 16,3—16,4 tonnás átlag még akkor is figyelemre méltó eredmény, ha azt is hozzávesszük, hogy az új vasúti kocsik befogadó képessége általában nagyobb, mint a régieké.

A vasutasok szakképzettsége növelésének jelentőségéről beszélt ezután. A közlekedés technikai fejlődésének taglalásával bizonyította, hogy a jövő vasutasának szakmai képzettségben mennyire felette kell állnia a mainak. Tehát szinte kivétel nélkül minden vasutasnak tanulnia kell, hogy a korszerű berendezések és gépek mellett is megállhassa a helyét.

Legfőbb, a szocializmus építésének meggyorsítása

Varga György elvtárs, a SZOT titkára beszédének elején azzal foglalkozott, hogy csaknem 15 év telt el azóta, hogy a szocialista bérezés elvének egyre megfelelőbb bérpolitikánkban a mai napig eljutottunk. Az útkeresés lassan befejeződik — mondotta. — Nagy eredmény, hogy a bérkérdésekben a szakszervezetek nélkül ma már egyetlen szervnek sincs joga dönteni. Majd az átlagbér-ellenőrzés hatékonyságáról, eredményességéről beszélt.

Leszögezve, hogy a mai bérrendszerünk mindinkább a gazdaságosságra törekszik, szólott a ma még mutatkozó hibákról. Többek között megemlítette, hogy — mint ahogy a jelentés is megállapítja —, nem ösztönöz eléggé a szakképzettség emelésére, nem tette lehetővé a helyes összetétel kialakulását, a szakmunkások arányának növelését. A bérpolitikában mutatkozó hiányosságok azonban jórészt abban gyökereznek, hogy még ma is túl centralizált a bérmegszabás. A rendelet lassan jut le az üzemekhez, s a vállalatok igazgatói, a szolgálati vezetők sok helyen nem tudnak élni az adott lehetőségekkel.

Majd a vita során felmerült konkrét kérdésekre adott választ, tájékoztatva a központi vezetőség tagjait arról, hogy egyes részproblémák megoldására mikor kerülhet sor.

Végezetül arra hívta fel a jelenlevők figyelmét, hogy a szakszervezeti munka minden megnyilvánulását állítsák a jelenlegi legfőbb célkitűzés, a szocializmus építése meggyorsításának szolgálatába.

A központi vezetőség végezetül utasította az elnökséget, hogy az illetékes szervekkel együttműködve törekedjen a még helyesebb béraránynak kialakítására, figyelembe véve a vasút fejlődésének, korszerűsítésének ütemét, tehát azt is, hogy a vasúti szolgálat ellátása egyre nagyobb szakképzettséget kíván.

KOMÁROMI KÉPEK

A csehszlovák és magyar vámőrök együttesen ellenőrzik a Csehszlovákiába induló teherszállítmányt.
(MTI Foto, Lajos György felv.)

Egy elkésett kép a vezetőségválasztó küldöttgyűlésről. Rétfalvi Ferenc elvtárs, aki 15 évig volt SZB-elnöke az állomásnak, utoljára számol be a szakszervezet munkájáról.

Építő kritikában nem volt hiány

— DE JOGTALAN KÖVETELÉSEK ELHANGZOTTAK

Egészséges, egyenletes fejlődés jellemzi a *debreceni járműjavító* szakszervezeti munkáját, annak ellenére, hogy még akad javítani való. Ez derült ki a közelmúltban tartott vezetőségválasztó küldöttgyűlés beszámolójából és a felszólalásokból.

A legjelentősebb eredmény, hogy növekedett a tagság aktivitása, felelősségérzete.

a szakszervezet és az üzem munkája iránt. Legtöbbjük szereti munkahelyét, örül egy-egy új létesítménynek, bízik vezetőiben.

A küldöttek kritikusan vizsgálták az SZB munkáját. Nem riadtak vissza a személy szerinti bírálattól, sem, amely többségében jóindulatú volt és érződött belőle, hogy legfőbb célja a segítés.

A tanácskozáson sok szó esett a bizalmiak munkájáról, amiből arra lehet következtetni, hogy érzik ennek a fontosságát. De arra is, hogy sok tennivaló vár az új vezetőségre, ha még jobbá akarják tenni a bizalmiak munkáját.

A beszámoló keveset, a hozzászólók annál többet foglalkoztak a verseny- és a szakszervezeti munka nyilvánosságának hiányával.

Jogosan kifogásolták, hogy a teljesítmények értékelése lassú, s amellett később hozzák a dolgozók tudomására. Akadt olyan hozzászóló is, aki ezért kizárólag a szakszervezeti bizottságot marasztalta el. Pedig az értékelés elsősorban szakvonali feladat. A termelés helyes pártellenőrzése is nyilván segítséget fog majd nyújtani az új szakszervezeti bizottságnak a termelési tömegmunka megjavításához.

Hiba lenne, ha elhallgatnánk, hogy az alapjában véve eredményes és igen jó hangulatú küldöttgyűlésen akadtak — bár elvétve — olyan hangok is, amelyek csak követeléseket tartalmaztak, anélkül, hogy az előteremtés anyagi alapjáról szóltak volna.

Igaz, vannak jogos kívánságok. Ki vonná kétségbe, hogy pl. a debreceni járműjavítóban nem megfelelő a fürdő? Senki. De mit válaszoljunk az olyan követelődzőknek, akik csak ezt látják és nem veszik észre, vagy nem akarják észrevenni a fejlődést.

A járműjavító munkásai még nem felejtették el ósdi, elavult konyhájukat és most örülnek az ízletes ebédnek, melyet a korszerűen felszerelt konyhában főznek. Azt is jól tudják, hogy régen az úgynevezett műhelyorvos naponta mindössze egy órát rendelt egy szűk — rendelőnek nem nevezhető — helyiségben. Ma főfoglalkozású üzemorvosuk van és Tiszántúl legjobban felszerelt rendelőjével büszkélkedhetnek. Tízezreket fordítottak a napközi otthonra, fürdőkre, röptető építésére stb.

Akadt olyan hozzászóló is, aki a demokratikus centralizmusból csak a demokráciát akarja elfogadni.

A felsőbb szervek határozatainak végrehajtását különböző feltételekhez kívánta kötni. Az ilyen nézetek nem találtak követőkre. A szavazatok száma és aránya bizonyítja, hogy a szervezett munkások bíznak a szakszervezeti bizottságban és bizalommal vannak a felsőbb szervek iránt.

Régi tartozásának tett eleget a vasutasság június 18-án a Landler Járműjavítóban. A felvidéki harcokban hősi halált halt 12, istvántelki ezredhez tartozó vöröskatona emléktábláját leplezték le a csifári csata 40 éves évfordulója alkalmából. Az ünnepélyen megjelentek a hősi halottak még életben levő harcostársai: Czolner József, Czvikl János, Kákonyi István, Károlyi Antal, Pál János, Perkó István, Pollák Jenő, Rózsa József, Stefán József, Tomasek József, Varga Pál, Zellnger Nándor.
(Foto Dorozsmai Isiván felv.)

Élénk szakszervezeti élet Gyulán

A gyulai állomás és pályafenntartás szakszervezeti bizottsága egyaránt gondot fordít a kongresszusi versenyre. A pályafenntartás májusi tervét 100 százalékra teljesítette. Az állomásiak az első negyedévet 107,5 százalékos teljesítménnyel zárták. Májusban sem esett vissza a termelés. A munka kellemes, szép környezetben folyik, mert szorgos kezek nyomán virágdíszbe öltözött az állomás környéke.

A szociális, kulturális és sport életet illetően is előbbre léptünk. Folyik az eddig használhatatlan fürdő átépítése, nagyobbítása. Kerékpártároló is készül.

A dolgozók közül negyven még nem végezte el az általános iskola nyolc osztályát. Most azon munkálkodunk, hogy ezek beiratkozzanak a dolgozók iskolájába.

A vasutas gyermekek részére vasárnaponként filmvetítést rendezünk. Labdarúgó-csapatunk részt vesz a városi bajnokságban. Megszerveztük a röplabda-csapatot, társadalmi munkával épül a pályájuk. Nagy érdeklődés mellett folyik az asztalitenisz és a sakk házi-verseny.

Szilágyi István
Gyula

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

26. számból: 112 191/1959. I/2. B. Érettségizett (műszaki) ipari tanulók és az első szakmunkás évüket töltő érettségizett (műszaki) ipari szakmunkások sorkatonai szolgálatának elhalasztása.

112 201/1959. I/3. B. Szolgálatképesség ellenőrző és ittassági vizsgálatok rendszeresítése a vasút területén.

27. számból: 115 249/1959. I/2. B. Vágánygépkocsivezetők túlóraátalánya.

112 160/1959. I/3. A. Felvételi, kinevezési, áthelyezési hatáskörök decentralizálása.

28. számból: 115 133/1959. I/2. B. A gyakornokok bérezésére vonatkozó rendelet kiegészítése.

115 986/1959. I/3. A. Központi Építményvizsgáló Főnökség szervezése.

Résztveszünk a müncheni Nemzetközi Vasutas Képzőművészeti Kiállításon

Másodízben vesznek részt a magyar vasutas amatőr festők és szobrászok a Nemzetközi Vasutas Képzőművészeti Kiállításon. A július 31 — augusztus 28 között Münchenben megrendezendő kiállításon 34 amatőr művész képzőművészetikör tag 57 festménye, 21 grafikai alkotása és 8 domborműve vesz részt.

A múlt év eredményes szereplése után, az idei kiállítási anyag újabb fejlődést mutat. A müncheni kiállítás megnyitása után néhány nappal a IX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás keretében is számot adnak a vasutas képzőművészek egyéves munkájukról.

1919 1957 KISZ

Ifjúsági élet

Az országos vasutas-postás ifjúsági találkozó műsora

Július 12-én 10 órakor: A találkozó ünnepélyes megnyitója. Tartja: *Szabó Antal,* a vasutasok szakszervezetének főtitkára.

Ünnepi beszéd. Tartja: *Eperjesi László,* a KISZ Központi Bizottságának titkára.

Az ünnepi beszéd után a parkban felállított két színpadon, valamint a strand területén és a sportpályán, egész napos kultúr- és sportműsor kezdődik.

A kultúrműsorban fellép a KISZ-központ kétszeres VIT-díjas Rajkó-zenekara, tangóharmonika-zenekara, a pécsi igazgatóság és Dombóvári Fűtőház tánczenekara, a Szolnoki Fűtőház *Szocialista Kultúráért* jelvénnyel kitüntetett művészegyüttese, a *postásszakszervezet* központjának ének-, tánc- és színjátszó csoportja, a debreceni igazgatóság pengetős zenekara, a debreceni járműjavító népi táncscsoportja.

Sportműsor:

15 óra: Szombathelyi Haladás—BVSC ifjúsági labdarúgómérkőzés. A mérkőzés szünetében repülőmodellező-bemutatót tartanak a MÁV-repülőklub modellezői.

A strand területén a Szombathelyi Haladás és a BVSC női ifjúsági röplabda-csapata találkozik. Ugyanott tart asztalitenisz-bemutatót a Vasútépítő Törekvés háromszoros NB I-es bajnokcsapatának két ifjúsági válogatott versenyzője, Rózsás és Bíró.

A szabadtéri színpadon a Rákospalotai Testvériség férfi és női, valamint a postások férfi tornászai, a BVSC ifjúsági vívói, ifi válogatott birkózói és a Testvériség ifjúsági súlyemelői tartanak bemutatót.

Jó idő esetén a MÁV-repülőklub ejtőernyősei csoportos ugrást hajtanak végre a Balatonba.

Hűsítő italokról, hideg ételekről az Utasellátó gondoskodik.

A KÜLÖNVONATOK INDULÁSA

A találkozóra Budapestről 2, a vidéki igazgatóságok székhelyéről pedig 1—1 különvonat viszi a fiatalokat Balatonalmádiba. A vonatok oda- és visszaindulásának időpontja:

Indulás 1959. július 11-én Pécsről 21.26, Debrecenből 22.05, Miskolcról 22.30, Szegedről 22.40 órakor. 1959. július 12-én Szombathelyről 4.00, Budapest Keleti-pályaudvarról 5,54, és Bp. Kelenföldről 6.55 órakor.

Visszaindulás Balatonalmádiból július 12-én: Pécsre 17.30, Debrecenbe 18.14, Szombathelyre 19.15, Szegedre 19,56, Bp. Keleti-pályaudvarra 20.49, Miskolcra 21.01, Bp. Kelenföldre 21.15 órakor. A szombathelyi különvonat Tapolcán át közlekedik.

A szocialista munka ifjú brigádja címért

A szegedi igazgatóság területén az ifjúság jelentős része példásan veszi ki a részét a munkaversenyből és más mozgalmakból.

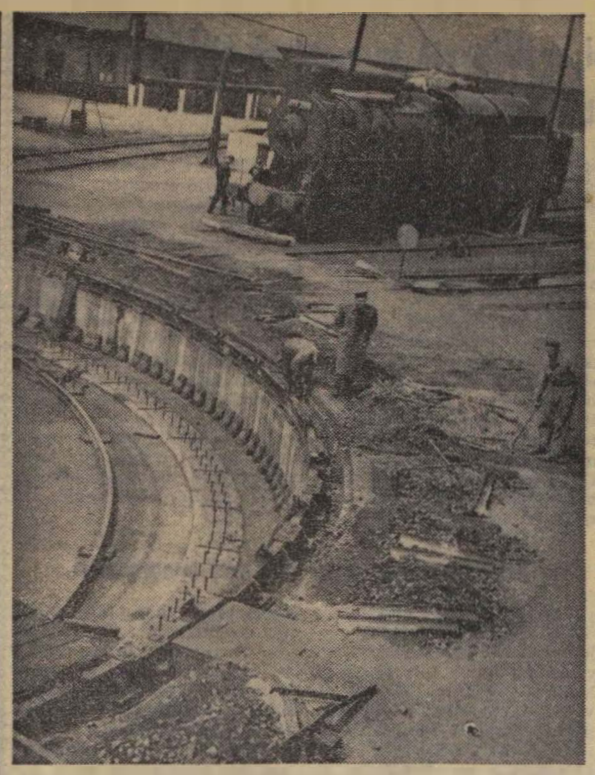
A szocialista munka ifjú brigádja címért folytatott versenybe 16 brigád 24 fővel nevezett. Nemcsak a felajánlások teljesítését tűzték célul, de vállalták azt is, hogy szakmailag képezik magukat, példásan viselkednek szolgálatban és a magánéletben egyaránt.

Nagy sikere van a török közötti versenynek. Öt ifjúsági túr 57 részvevővel vetélkedik az idősebbekkel.

A szakma ifjú mestere címet 16 *kiskunhalasi* KISZ-tag szeretné elnyerni. Megfogadták, hogy 1959-ben 1000 óra társadalmi munkát végeznek és 100 000 forintot takarítanak meg év végéig. Az első negyedévben 68 076 forint a megtakarításuk.

A szegedi fűtőház fiataljai három hónap alatt a használt anyagok és a szén gazdaságos felhasználásával 300 000, a *békéscsabai fűtőháznál* 178 687, a *szentesi fűtőháznál* pedig 53 000 forintot takarítottak meg. Az egész igazgatóság területén a legutóbbi értékelés alapján 676 582 forintot lehet az ifjúsági javára írni.

Ha a szakszervezet, pártszervezet és a KISZ a jövőben is támogatni fogja az ifjúság kezdeményezéseit, minden bizonnyal még nagyobb lesz a siker. **Sziládi Sándor**
Szeged.



Javítják a dombóvári fűtőház fordítókorongját. A munka rövidesen befejeződik, s ezzel meggyorsul a mozdonyok ki- és bejárása. (Mező László felv.)

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Tóth István, Piliscsaba. A budapesti igazgatóságtól ígéretet kaptunk, hogy a hiányzó ruhák jelentős részét rövidesen megküldik. Reméljük, mire válaszunkat megkapják, problémájuk megoldódott. **Erdei Ferenc, Záhony.** Átminősítése szabályszerűen történt. A rendelet kimondja, hogy ha a szolgálatba lépés évének első napjától már öt év eltelt, a várakozási időt a kinevezés évének első napjától kell számítani. A nyilvántartás szerint 1947. szeptember 1-én lépett szolgálatba. A III. szakcsoportba való átminősítésre jogosító villanyszerelő-ipari szakvizsgát pedig 1956. június 22-én szerezte meg. A debreceni igazgatóság 1956. július 1-én minősítette át. Mivel az átminősítésre jogosító magasabb szakképzettséget nem öt éven belül szerezte meg, így egész államvasúti szolgálati idejét a III. szakcsoportban nem lehet figyelembe venni.

Bognár Károly, Tapolca; Sziládi Sándor, Szeged; Cseh Zoltán, Szolnok; Varga József, Várpalota; Szarka Mária, Budapest; Németh Pál, Szerencs; Farkas Lajos, Veszprém; Zsigmond János, Szolnok; Kisvárdai István, Nyíregyháza; Cseke Imre, Budapest; Cserháti József, Szeged; Ugiyai Sándor, Miskolc. Leveleiket felhasználjuk.

Választás a Nyugati pályaudvaron

A frissen festett „ceglédi" várócsarnok üvegablakán bekukucskál a nyár. Kora délután van. Fény villan az asztalokon sorakozó üvegeken.

Oda se a melegnek. Hosszú sorokban érkeznek a küldöttek és meghívottak a vezetőségválasztó közgyűlésre. Zsong a terem... S csak akkor némul el a zaj, amikor az elnökség tagjai benépesítik az emelvényt.

Vízi Miklós megnyitója után *Veres Géza* SZB-elnöké a szó.

A beszámoló alapos, megfontolt. A megnövekedett szakszervezeti feladatokról, politikai és szakmai munkáról szól előljáróban. Helyesen értékeli a kongresszusi versenyt. Szóvá teszi: *„hol szorít a csizma"*

Hallunk újításokról és újítókról. Dicséri a TT-tanács munkáját. Megjutalmazott és büntetett dolgozók neveit emlegeti. Bírálja a kocsirendezőket és váltókezelőket, hogy nem veszik igénybe az üdülést. Dicséri az állomási Vöröskereszt tevékenységét.

Részletesen taglalja a kultúrmunkát, majd a társadalmi tulajdon megbecsülésére int. Dicsérettel szól a nőbizottság, a munkásellátási bizottság és a megjavult, de még további javításra szoruló üzemi konyháról. Végül értékeli a műhelybizottsági választásokat, majd megköszöni a tagság támogatását.

A hozzászólások során *dr. Balázs József* üzemorvos az egészségvédelemről, az orvos és a beteg megváltozott viszonyáról beszél. *Nemes József* forgalmi szolgálattevő helyteleníti, hogy a vasutasok nyugdíját sokszor a megfogyatkozott erő miatt kevesebb bérrel járó munkakör után állapítják meg. Szóvá teszi a fordaszolgálatosok és az utazó személyzet magas szolgálati óraszámát.

Markó László állomásfőnök megköszöni a szakszervezet támogatását és további segítséget kér a kongresszusi versenyhez. Majd a SZOT képviselőjének üdvözlete után *Szvatkó István* párttitkár megelégedéssel beszél a közgyűlés munkájáról. Bírál és dicsér egyaránt. Elégtelennek tartja a kulturális munkát. Nagyobb propagandamunkát kell kifejteni a színházlátogatással kapcsolatban. Művelődjön minden vasutas, itt a lehetőség — teszi hozzá.

Soproni József, a szakszervezet titkára is értékeli a közgyűlést. Kiegészíti a beszámolót, választ ad a legfontosabb problémákra, figyelmeztet a választás jelentőségére.

A hozzászólásokra *Veres Géza* SZB-elnök válaszol, majd kisebb vita után a tagság elfogadja a határozati javaslatot.

★

Kattognak az írógépek. Már esteledik, mire az urnához járulnak a dolgozók.

A Nyugati-pályaudvar dolgozói választottak, és választ adtak azoknak, akik kételkedtek a dolgozók egységében.

Két szakszervezeti bizottság tervéből

Vác állomáson az ellenforradalom előtt sem folyt élénk szakszervezeti élet. A szervezettség elhanyagolásán túl a politikai nevelőmunka is úgyszólván ismeretlen fogalom volt. Az ellenforradalom után még jobban ellaposodott a szervezeti élet. Következmény? Tovább csökkent a szervezett dolgozók száma.

A bizalmi hálózat csak papíron létezett. Hónapok múltak el, míg a bizalmiakat megbeszélésre hívták. Ilyen körülmények között nem csoda, hogy nem tudtak eredményes munkát végezni csoportjukban. Jóformán csak hárman-négyen dolgoztak közülük.

A pártszervezet javaslatára 1957. nyarán új elnök került a szakszervezeti bizottság élére. Sajnos, lényegesebb javulás ezután sem történt. *Juhász* elvtársat is magára hagyták. Egyedül ő sem tudott rendet teremteni. Ez a feladat a közelmúltban megválasztott új vezetőségre várt.

Munkában az új vezetőség

Az új vezetőség egyik feladatának tekintette: tiszta képet alkotni a szervezettséget illetően. A tagkönyvek felülvizsgálata során kiderült, hogy az állomás 270 dolgozója közül mindössze 145-nek rendezett a tagsága. 118-an rendszeresen fizették a tagdíjat. A többinek 3—5 hónapos tagdíjhátraléka volt. *(Közülük már többen pótolták az elmaradást.)*

A régi vezetőség a nyilvántartásra sem fordított gondot, de *Komáromi Józsefné,* az új gazdasági felelős már rendbehozta a kartonokat. A tagdíj összegét személyenként meghatározták. Eddig sokan nem az alapszabály szerinti összeget fizették. Ha valaki, mondjuk, elmaradt egy hónappal, akkor egy 10 forintos helyett két 5 forintos bélyeget vásárolt és ezzel az elmaradt hónapot is pótolta. Június 1-től az állomás valamennyi szervezett dolgozója a progresszív tagdíjat fizeti.

A vezetőség azt is célul tűzte, hogy július végéig 90 százalék fölé emeli a szervezett dolgozók számát. *Hogyan akarják megvalósítani célkitűzésüket?* Ugy, hogy a vezetőség tagjai — élén *Konkoly Gyula* SZB-titkárral —, no meg a 30 új bizalmi rendszeresen foglalkoznak azokkal, akik még nem tagjai a szakszervezetnek.

A fűtőháznál sem volt jobb a helyzet

Ugy látszik, a rossz példa ragadós, mert a fűtőház régi szakszervezeti bizottsága sem sokat törődött a szakszervezeti munkával. 1958. végén csak 40 százalékos volt a szervezettség. Tagnyilvántartásuk még rosszabb volt, mint az állomáson. A tarthatatlan állapoton a csomóponti pártbizottság igyekezett segíteni. 1959. elején *Kun Lajos* elvtársat javasolták a szakszervezeti bizottság élére. Bár a vezetőségválasztásig rövid volt az idő, mégis sikerült 30 fővel gyarapítani a szervezett dolgozók számát. Jelenleg 80 százalékos a szervezettség.

Kun elvtárs, mint szb-titkár, most azon fáradozik, hogy a vezetőség tagjaival és a bizalmiakkal együttműködve, tartalmas szakszervezeti életet teremtsen a fűtőháznál.

A váci csomópont három szolgálati helye közül *a pályafenntartásnál folyik a legeredményesebb szakszervezeti élet.* A Pft. Főnökség szakszervezeti bizottsága már 1957. első hónapjaiban kiheverte az ellenforradalom okozta megrázkódtatásokat. A szervezettség azóta 95—98 százalék között mozog.

Mozgó munkavédelmi kiállítás

A szombathelyi területi bizottság és az igazgatóság rendezésében június 22-én mozgó munkavédelmi kiállítás nyílt Szombathelyen.

A vasúti kocsiban elhelyezett kiállításon a fényképek, grafikonok, dokumentációs anyagok a vasúti üzemek és szolgálati helyek megváltozott munkaviszonyait, a balesetvédelmi berendezéseket és a szociális létesítményeket mutatják be.

A kiállítás két hétig Szombathelyen marad, utána a Szombathelyi Igazgatóság nagyobb csomópontjain kerül bemutatásra.

Vasutasok a mezőgazdaságért

A hatvani fűtőház dolgozói is kiveszik részüket a patronáló mozgalomból. A párt és a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére vállalták, hogy *500 munkaórával segítik a hatvani Uj Élet és a kömlői Kossuth TSZ dolgozóit.*

A kömlőiek kérésére a közelmúltban 40 folyóméter itatóvályút készítettek vaslemezből. Az anyagot hulladékvas ellenében szerezték. A hatvani Uj Életnek a gazdasági felszerelések és szerszámok javításában nyújtanak hathatós segítséget.

A fűtőház és a tsz dolgozói között az utóbbi időben igen szoros kapcsolat alakult ki. A tsz-tagok nemcsak szerszámjavítás végett keresik fel a fűtőház lakatos- és kovácsműhelyét, hanem akkor is, ha lovat kell patkolni. A fűtőház kovácsai ugyanis a lópatkoláshoz is értenek.

Lakáscsere

— **Vasutassal elcserélném** Budapest, Kerepesi út 3. szám alatti 1 szobás komfortos, földszintes, olcsóbérű lakásomat egy nagyméretű szobás, hallos komfortosra. (Budai lakást megegyezéssel.) Érdeklődni: 220—660. 137 mellék. 9—17 óráig.

— **Elcserélném** alsógödi szoba, konyha, kamrás kis kertes lakásomat budapesti egy-két szobással, térítéssel. Lehet szolgálati is. Érdeklődni telefonon 53—56. vagy 135—717 számon, munkanapokon 8—16 óráig.

— **Debrecen, Arany János utca** 18. sz. alatti két utcai szoba-konyhás, vízzel, gázzal, cserépkályhával felszerelt központi fekvésű, olcsóbérű lakásomat elcserélném budapesti 1 szoba, összkomfortosra. Érdeklődés 42—46-on Szabó Ida irattárkezelőnél 7—15,30 óráig.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Vasutasok Szakszervezete elnöksége.
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest, VII., Rákóczi út 5.
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály.

Sport

Egy jól sikerült és egy elmaradt VIT-jelvényszerző versenyről

A Landler Jenő Járműjavító KISZ-bizottsága és a Testvériség vezetősége VIT jelvényszerző-versenyt rendezett az üzem fiataljai részére június 23-án.

A jól sikerült versenyt a Testvériség pestújhelyi sporttelepén bonyolították le. 125 ifjúmunkás vonult ki a pályára, hogy atlétikában és tornában eleget tegyen a követelményeknek. Ez persze nem mindenkinek sikerült. A 125 fiatal közül 68-an szerezték meg a VIT-jelvény II. fokozatát.

A verseny előkészítéséért és a mintaszerű rendezésért a Testvériség vezetőit illeti dicséret.

A budapesti szolgálati helyek fiataljai részére a szakszervezet elnöksége mellett működő ifjúsági tanácsadó bizottság, a sportoszállyal és a budapesti csomóponti KISZ-bizottsággal közösen írt ki VIT jelvényszerző-versenyt, az eredeti terv szerint június 12-re. Az időjárás azonban közbeszólt. Az esőzés miatt a Szőnyi uti sporttelep használhatatlanná vált.

A rendezőbizottság ezért június 19-re halasztotta a versenyt. Erről írásban és telefonon értesítették a szolgálati helyek KISZ-bizottságait, alapszervezeteit és a szakszervezeti bizottságokat.

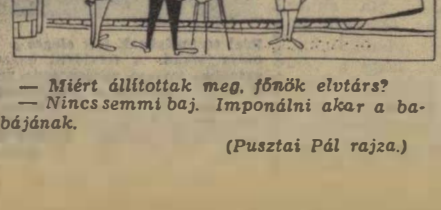
A verseny ennek ellenére másodszor is elmaradt. Miért? Azért, mert a Ferencvárosi, a Keleti és a Nyugati pályaudvar KISZ-bizottsága, a Vasanyagjavító, a Hámán Kató fth., a BVKH és a Hídépítési Főnökség KISZ alapszervezetének vezetősége, mint az később kiderült, nem mozgósították a fiatalokat. Nem adtak ehhez segítséget a szakszervezeti bizottságok sem.

Meglepő ez a közömbösség. Annál is inkább, mivel a VII. VIT tiszteletére kiírt jelvényszerző-versenyek rendezése elsősorban a KISZ-szervezetek feladata. A versenyre való mozgósítás ezúttal is a felsorolt szolgálati helyek KISZ-vezetőire hárult. Egyesek azonban különféle elfoglaltságra hivatkozva már eleve lemondtak a szervezésről, míg mások az ígéret ellenére sem tettek semmit a verseny érdekében.

SPORTHÍREK

A középiskolás labdarúgó-bajnokság döntőjében kitűnően szerepelt a Pályafenntartási Technikum csapata. Június 28-án a BVSC Szőnyi úti sporttelepén a Budai Nagy Antal Gimnázium csapata felett aratott 3:0 (2:0) arányú győzelmével azonos pontszámmal, de rosszabb gólaránnyal a Nyíregyházi Vasvári Gimnázium mögött a második helyen végzett.

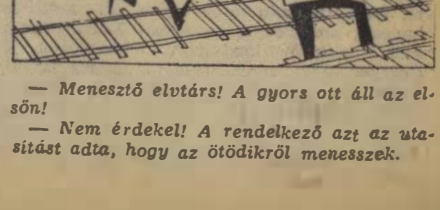
EMLÉKKÉP



— Miért állítottak meg, főnök elvtárs?
— Nincs semmi baj. Imponálni akar a babájának.

(Pusztai Pál rajza.)

KONOK EMBER



— Menesztő elvtárs! A gyors ott áll az elsőn!
— Nem érdekel! A rendelkező azt az utasítást adta, hogy az ötödikről menesszek.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. JÚLIUS 15.

A pártkongresszus tiszteletére

Miből lesz 4,5 milliós megtakarítás a Dunakeszi Járműjavítóban?

Ha százalékban akarjuk kifejezni a *Dunakeszi Járműjavító* kongresszusi vállalását, meglepően kis számot kapunk: *0,5 százalékos termelékenység növelés, 0,5 százalékos önköltségcsökkentés.* Igy ez nagyon keveset mond, főleg annak, aki nem ismeri a vállalatot. *Ám a valóságban 4 millió 660 ezer forintot jelent ez a félszázalékos önköltségcsökkentés.*

Miből tevődik össze ez az óriási summa?

A fél százalék milliókat jelent

A gyárban tett látogatásunk alkalmával *Villányi József*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse így válaszolt a kérdésre:

— Gyárrészlegeink dolgozóival a termelési tanácskozáson megbeszéltük a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásunkat. Az egyes műhelyrészek, munkabrigádok vállalásaiból meglesz a fél százalékos önköltségcsökkentés és termelékenység-növelés. Itt van például a I. gyárrészleg 12 brigádja. Ők főként új személykocsik gyártásával foglalkoznak. Együttesen vállalták, hogy 77 órával hamarabb elkészítenek egy-egy kocsit, s ez kocsinként mintegy 600 forint munkabérmegtakarítást jelent. A rendszeres anyagtakarékosság ennél jóval nagyobb összegű.

A I. gyárrészlegben eddig 14 100 forinttal csökkentették az egy kocsira eső gyártási költséget. A II. gyárrészlegben 40 000 forint értékű OH-anyagot használtak fel a második negyedévben és most újabb takarékossági vállalás tételére készülnek. Hasznos dolog az is, hogy 26 napról 23,5 napra csökkentették a normál fővizsgás személykocsik gyártási idejét.

Vajon ki jár az élen?

Megtudtuk azt is, hogy a műhelyekben versenyértékelő brigádokat alakítottak, amelyek havonta értékelik a teljesítményeket. Elvben ez valóban így van. A gyakorlatban azonban május elseje óta nem volt értékelés. *Sárszegi István*, a gőzfűtés-szerelők brigádvezetője például így nyilatkozott erről:

— *Brigádommal versenyre hívtuk a vízszerelő és a westinges csoportot, de arról, hogy ki vezet ebben a versenyben, még senkitől sem hallottam. Mi, megtesszük a kötelességünket, júniusban is 105 százalékot értünk el.*

Rassai Nándor, az asztalosok műhelybizottságának titkára is elismerte:

— *Május elseje óta nem volt időnk a verseny alapos értékelésére, a nyilvánosság megszervezésére.* (Asztalos létükre még a falitáblát sem készítették el, amelyre majd az eredményeket kiírják!)

Azt *Rassai* elvtárs és a többiek is elismerték, hogy érdemes foglalkozni az eredményekkel. Lenne mit felírniuk a dicsőségtáblára.

Színvonalasabb termelési tanácskozást

A versenytáblára kívánkozik például *Géczi Ferenc* asztalos brigádjának 111,6 százalékos júniusi eredménye. A Géczi-brigád takarékosan dolgozik. A még felhasználható anyagokat igyekeznek megmenteni, újra beépíteni. A *Sáradi*-brigáddal együtt vállalták személykocsinként 30 munkaóra megtakarítását.

Húsztagú padi asztalosbrigádot vezet *Solymosi Mihály*. Nekik 105,6 százalékuk volt a múlt hónapban. A tapasztaltabb munkások a brigádban rendszeresen foglalkoznak a fiatalokkal. *Bohács Mihály* kommunista asztalos mellett szorgalmas munkássá fejlődött a fiatal *Szucsics László*, aki már sokfelé dolgozott a műhelyben, de sehol sem tudták használ venni.

Tudják a Dunakeszi Járműjavítóban, hogy vállalt feladataikat csak akkor teljesíthetik jól, ha minden dolgozót bevonnak a kongresszusi munkaversenybe, s ha idejében elhárítják munkájuk elől a ma még gyakran felbukkanó akadályokat. Ezért tervezik, hogy hatékonyabbá teszik a termelési tanácskozásokat.

Szükségesnek tartják, hogy a termelési tanácskozások előtt a műszaki vezetők a pártalapszervezetek vezetőségeivel és a műhelybizottságokkal karöltve mindenütt mérjék fel a problémákat. Így majd lesz bőséges vitaanyaguk a termelési értekezleteknek és bizonyos, hogy a munkások összefogásával sikerül majd megoldani minden problémát. A nagy cél, a több mint 4,5 milliós megtakarítás elérése másként el sem képzelhető!

Lőrincz János.

Hétköznapok hőse

Június első felében *Komoró* állomáson kigyulladt a TE: 5638 számú széles nyomközű, olajtüzelésű mozdony. A kár összege 2400 forint. A vizsgáló bizottság megállapítása szerint a kigyulladást műszaki hiba okozta.

A tüzet és a bekövetkezhető veszélyt látva *Varga József* mozdonyvezető testi épségét, sőt életét veszélyeztetve felugrott a lángokban álló mozdonyra, hogy a szerkocsin elhelyezett olajfővezetéket elzárja.

Ez sikerült is neki, viszont mindkét kezén, arcán, hátán és jobb lábán II. fokú égési sebeket szenvedett.

Teljesen egyetértünk a vizsgáló bizottság javaslatával: *részesítsék dicsérő elismerésben és jutalomban a derék mozdonyvezetőt, aki élete kockáztatásával mentette meg a mozdonyt, s tetemes kártól a népgazdaságot.*

Köszönjük a televíziót

Köszönetet mondunk a vasúti főosztály 6. szakosztályának azért, hogy munkánk elismeréseképpen a most készült kultúrtermünk részére televíziós készüléket juttattak.

Jelentjük, hogy az első félévi eredményeink alapján az élüzemszintet teljesítettük. Igérjük, hogy eredményeinket továbbra is megtartjuk, sőt a pártkongresszus tiszteletére az önköltséget 5 százalékkal csökkentjük.

A dombóvári pályafenntartás és a gépállomás dolgozói.

A teljesítménytől függően évvégi üzemi jutalékot kapnak a vasutasok

Július 13-án a szakszervezet központjában értekezlet volt a csomóponti párttitkárok, a szakszervezetek területi bizottságai és az igazgatóságok vezetői részére. Az értekezleten Németh József elvtárs miniszterhelyettes ismertette a vasutas dolgozók évvégi üzemi jutalékának bevezetésére teendő intézkedéseket, valamint az utazószemélyzet bérkorrekcióját.

Lapunk következő számában mindkét kérdéssel részletesen foglalkozunk.

Szolnokiak a kongresszusi versenyben

Széleskörű verseny bontakozott ki a pártkongresszus tiszteletére Szolnok állomáson és a fűtőháznál is. Az állomás dolgozói elsősorban a vonatok menetrend szerinti közlekedtetését tűzték ki célul. A fűtőházlak vállalásából különösen értékes, hogy az év végéig 6 millió forint értékű szenet takarítanak meg. A forgalmi dolgozókkal együttműködve minden törekvésük az élüzemi cím elnyerésére irányul.

Németh Mihály állomásfőnök Fehér István forgalmi szolgálattevővel megbeszéli a napi feladatokat.

Velkei János mozdonyjavító brigádja egy mozdony gőzszabályzó harangját helyezi el Demag-daru segítségével.

Baranyai János saruzó brigádja a legjobbak közé tartozik. A képen munkába indulás előtti megbeszélésüket tartják.

(MTI Foto, Fényes Tamás felv.)

Öt hónap alatt 4 196 300 forintot takarítottak meg a székesfehérvári fűtőházban

Mint vasárnap délutánonként a falusi utcákon pipázgató idős parasztok, úgy pöfékelnek a székesfehérvári fűtőháznál a kijárásra váró mozdonyok. Ilyenkor a fordítókorongnál nincs megállás. Egyik gépet a másik után bocsátják útjára.

Reggel van még, de a mozdony- és kocsijavító-műhelyben is forr, pezseg már az élet. A fűtőház dolgozói új műszakot kezdtek, hogy néhány százalékot megint lefaragjanak a tervszámokból, a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásokból.

Ha már itt tartunk, nézzük meg közelebbről, hogyan teljesítik a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaikat az ország egyik legnagyobb vidéki csomópontjának vontatási dolgozói.

— Öt pontban határoztuk meg a tennivalókat — mondja *Ádám Ferenc* fűtőházfőnök, miközben íróasztalának fiókjából egy vaskos dossziét vesz elő. — A következőket vállaltuk: az 1959-re meghatározott élüzemszint mutatóit 1 százalékkal túlteljesítjük. A fűtőházhoz államosított gépeknél a Gt—2-t 1959 első hónapjához viszonyítva 10 százalékkal csökkentjük. A kocsijavító részleg 104 százalékra teljesíti évi tervét. Bevezetjük a legszigorúbb takarékosságot. Az önköltséget a múltévihez viszonyítva 5 százalékkal csökkentjük. Végül a mozdonyjavító-műhely éves időszakos javítási tervét az eredetileg kitűzött határidő előtt 15 nappal befejezi.

— *Hol tartanak a vállalások teljesítésében?*

— Örömmel mondhatom, hogy eddigi eredményeink biztatóak. S ha a dolgozók lelkesedése, munkakedve ezután sem lankad, maradéktalanul eleget teszünk kötelezettségeinknek.

Hogy a fűtőházfőnök szava nem üres frázis, azt tények, számok igazolják. Az öt hónap göngyölített eredménye például így fest:

Szénmegtakarításban 114,7 százalékot értek el. Ez 6054 szabványtonnának felel meg. Az egy mozdonyra eső 100 etkm tervüket 114,3, az időszakos mozdonyjavítást 100, a fajlagos kocsimozgatást 111, az egy főre eső 100 etkm tervüket 108,9 a Gt—2 csökkentését a vállalt 10 százalékkal szemben 35 százalékra, a kocsijavítók pedig a vállalt 104 helyett 112,9 százalékra teljesítették a tervet. A béreknél 503 000 forintot takarítottak meg. Ha ezt hozzáadjuk a 6054 tonna megtakarított szén pénzértékéhez — 3 693 300 forinthoz —, 4 196 300 forintra rúg a fűtőház pénzben is kimutatható megtakarításának összege.

Ezekután hadd említsük meg azt is, hogy a székesfehérvári fűtőház immár 30 hónapon keresztül az élüzemszint felett teljesíti a tervét. A dolgozók és a vezetők joggal bíznak abban, hogy 1959 első felében elért eredményeik alapján a vasutasnapra elnyerik az élüzem címet. Persze annak még jobban örülnének, ha sikerülne visszaszerezniük a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját, amelyet 1957-ben egyszer már elnyertek.

Elnyerjük-e az élüzem címet?

Veszprém-külső fűtőház dolgozói a kongresszusi verseny egyik állomásának tekintik a IX. vasutasnapot. Ez munkájukban is megmutatkozik. Soha nem dolgoztak olyan nagy igyekezettel, olyan lendületesen, mint az utóbbi hetekben. Természetesen a jó munka eredménye sem maradt el.

Májusban az önköltség csökkentésében 115,3 százalékos eredményt értünk el. A műhely dolgozói a mozdonyok időszakos javítását 100 százalékra teljesítették. Az sem mellékes, hogy májusi eredményeink alapján a szombathelyi igazgatóság területén második helyen végeztünk a fűtőházak közötti versenyben.

A jó eredmények nyomán az anyagi megbecsülés sem maradt el. A személy- és tehervonatok menetrendszerinti továbbításáért a legjobb mozdonyvezetők között — 26 fő részesült jutalomban —, mintegy 4500, a műhely élenjáró dolgozói között pedig 4000 forint jutalmat osztottak szét.

Jó eredményeink láttán dolgozóink joggal bíznak abban, hogy a vasutasnapon kettős ünnepet ülünk. Fűtőházunk ugyanis még soha sem állt olyan közel az élüzem cím megszerzéséhez, mint ezúttal.

Szentgyörgyi Sándor
üzemgazdász,
Veszprém-külső fth.

Előre a szakszervezet elnöksége és a Vasúti Főosztály kongresszusi zászlajának elnyeréséért!

Néhány adat a pályák korszerűsítéséről

Folyik a vonalhálózat korszerűsítése a szegedi igazgatóság területén is. 1959-ben kb. 150 millió forintot fordítanak erre a célra. Mintegy 40 vágánykilométer hosszban történik meg a síncsere és kicserélnek közel 200 csoport kitérőt. 1961-re az összes elavult kitérőt korszerűvel váltják fel.

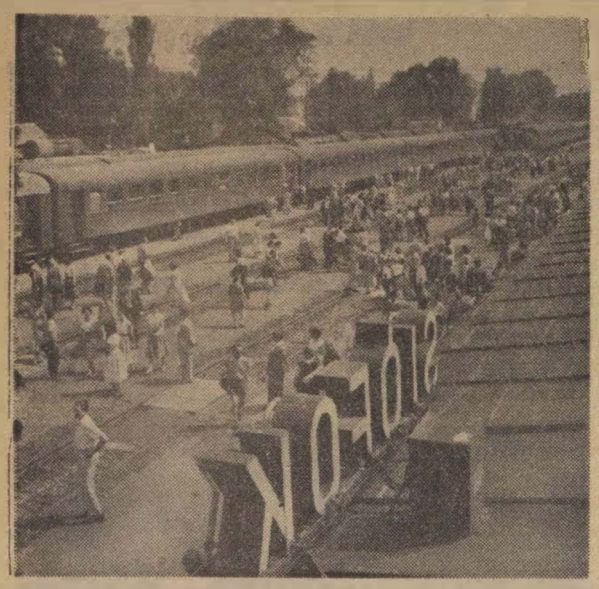
A dolgozók azt kérik a *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV* dolgozóitól — bár nem teljesen rajtuk múlik —, hogy a kereszteződéseket keményebb anyagból készítsék. Nem általános, de például *Békéscsabán* a 3—4 éve beépített kereszteződéseket cserélni kell, mert a könyöksínekben a megengedettnél nagyobb a kopás. Hasonló eset fordult elő *Orosházán* is. A gyöngyösiektől kapott gyártmányok nagy többsége kifogástalan, reméljük, hogy ez a jövőben is így lesz.

Békéscsaba és Tiszatenyő között hézagmentes felépítmény fektetése folyik. *Mezőtúr—Nagylapos* között még az idén mintegy 30 ezer köbméter földet mozgatnak meg a felépítménycseréhez. *Gyoma és Csárdaszállás* között 25 ezer köbméter földet kell mozgatni. *Csárdaszállás—Mezőberény* viszonylatban már átadták a forgalomnak az új vonalat, amelyen 160 kilométeres sebességgel is közlekedhetnek a vonatok.

Szorgalmasan dolgoznak a *Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas* közötti vonal korszerűsítésén is. A *Kiskunfélegyháza—Kiskunmajsa*-szakaszt átadták a forgalomnak. *Galambos* és *Jászszentlászló* állomások befogadóképessége lényegesen növekedett, a vonatok keresztezése zökkenőmentessé vált. Növekszik a vonalak átbocsátóképessége, tengelynyomása.

A jó iramban haladó munka a *Szentesi Építési Főnökség* munkásait, vezetőit dicséri.

Cserháti József
Szeged



A nyár beálltával főként szombaton és vasárnap élénk a forgalom a balatoni vonalakon. Siófok állomásra szombaton délutánonként 23 vonat érkezik, illetve halad keresztül. Ilyenkor 25—30 ezren is megfordulnak az állomáson. A siófoki vasutasok azonban a nagy forgalom ellenére is derekasan helytállnak. A második negyedévben 107%-ra teljesítették az élüzemszint követelményeit, a vonatokat menetrend szerint indították.

(MTI Foto, Lajos György felv.)

A társadalmi tulajdon védelméről

II.

A társadalmi tulajdonban esett károk másik része a vasút üzembiztonságát veszélyeztető cselekményeken és mulasztásokon kívül elsősorban a vasúton fuvarozott árukban keletkezett károsodás folytán áll elő. Különösen az ellenforradalom időszakában esett nagy kár a belső és külföldi rendeltetésű árukban egyaránt.

Az ellenforradalom leverése után az egyre szilárduló politikai és gazdasági helyzet következtében a lopás, dézsmálás címén kifizetett károsszegek folyamatosan csökkentek. Különösen 1958 júliusa óta tapasztalható javulás.

Az árukárok bekövetkezésében objektív nehézségek is közrejátszanak ugyan — raktárhiány, nem megfelelő kocsi, mérleghiány stb. —, de ezek sem lehetnek igazolói annak, hogy még ma is milliókat fizet ki a vasút évente árukárok címén.

★

A vasúti pénztáraknál megállapított hiányok szinte teljes mértékben megtérülnek, a fokozottabb ellenőrzéssel azonban oda kell hatni, hogy az ilyen visszaélések teljesen megszűnjenek.

A társadalmi tulajdon megkárosításának fogalma alá tartozik a bércsalás, továbbá a munkaviszony jogellenes megszüntetésével kapcsolatos kiadás is. Míg a bércsalás esetében, ha nem is a teljes összeg, de annak túlnyomó része megtérül, addig a munkaviszony jogellenes megszüntetésével kapcsolatban a hibát elkövetőkkel szemben jóformán semmiféle szankciót nem alkalmaz a vasút.

A béralap-túllépés, a társadalmi tulajdon hanyag, felületes kezeléséből adódó károk összege is rontja a vasút gazdaságosságát. Nem is beszélve azokról — a sajnos szaporodó — esetekről amiket a vasúti kocsik berendezési tárgyainak rongálásával, eltulajdonításával okoznak a vasútnak lelkiismeretlen egyének.

★

Sorolhatnánk tovább a társadalmi tulajdon megkárosításának eseteit. De nem ez a cél. Az sem, hogy az ilyenek miatt a fegyelmi ügyek száma szaporodjon. Ellenkezőleg — az a cél, hogy minél kevesebb legyen. Ehhez azonban a becsületes vasutas dolgozók összefogására van szükség.

A rendeletek, törvények a magukról megfeledkezők büntetésére, elmarasztalására vannak. Ha szükséges, az arra illetékesek éljenek vele.

Nekünk, szakszervezeti funkcionáriusoknak az a feladatunk, hogy lehetőleg megelőzzük az eseteket, de az is, hogy megköveteljük a társadalmi tulajdon ellen vétők megbüntetését.

A szakszervezet életében számos mód és lehetőség van arra, hogy politikailag magyarázzuk meg ezeknek az eléggé el nem ítélhető cselekedeteknek káros voltát. Tegyük szóvá a társadalmi tulajdon védelmének jelentőségét taggyűléseken, termelési tanácskozásokon, csoportértekezleteken, s mindenütt, ahol erre lehetőség nyílik.

A szakszervezet vegye kezébe a mozgósítást a társadalmi tulajdon védelmére.

Erre meg is vannak az eszközei, hiszen a szakszervezet képviselője ott van minden munkahelyen, a legkisebb egységeknél is.

Mikor a szakszervezeti szervek a megelőzés mellett a törvényes eljárások betartása felett is őrködnek, legyenek tekintettel arra, hogy a fegyelmi határozatok összhangban legyenek az elkövetett hibákkal. Leghelyesebb, ha a társadalmi tulajdon ellen vétők — természetesen csak ha kisebb dologról van szó — eddigi munkahelyükön teszik jóvá a hibájukat, hiszen ott dolgozótársaik figyelmének kereszttüzében állnak.

A szakszervezeti bizottságok kísérjék figyelemmel, milyen intézkedéseket kell hozni, milyen helytelen gyakorlatot kell megszüntetni a cél érdekében. Legyenek a fokozott agitáció minden eszközével harcosai a népvagyon védelmének.

ÚJ KÖNYVEK

Lenin: *A szövetkezetekről* (Kossuth) — Jaroszlavszkij: *A kommunisták és a vallás* (Kossuth) — Fomenko: *Emlékezések Gorkijra* (Európa) — Lavreckij: *A Vatikán* (Kossuth) — Cao Jü: *Zivatar* (Európa) — Bajza József: *Válogatott művei* (Magyar Klasszikusok) (Szépirodalmi) — Kemény Zsigmond: *Zord idő* (Szépirodalmi) — Pontoppidan: *Szerencsés Péter* (A Világirodalom Klasszikusai) (Európa) — Dosztojevszkij: *A Karamazov testvérek* (A Világirodalom Klasszikusai) (Európa) — Geo Milev: *Szeptember* (Európa) — Vernalisz: *Szokratész igazi védőbeszéde* (Világirodalmi Kiskönyvtár) (Európa) — Walter Jens: *A vak* (Modern Könyvtár) (Európa) — *Az igazi győzelem. Novellák és elbeszélések a sport világából.* (Sport) — Mariana Alkoforado: *Portugál levelek* (A Világirodalom Gyöngyszemei) (Móra) — Sásdi Sándor: *Elhagyott szerető.*

Teljesült egy régi kívánság

Köszönetnyilvánítás a vasúti váróterem építéséért a 81. majori iskolától, a 81. és 84. major minden dolgozójától. És alatta 125 aláírás. A címzett a Gazdasági Vasutak mezőhegyesi üzemfőnöksége.

Tulajdonképpen nem nagy dologról van szó. Legalábbis országos méretekben nem nagyról. Csupán az történt, hogy június 21-én várótermet kaptak a két major iskolás gyermekei a Gazdasági Vasutak megállóhelyén.

Azoknak viszont, akik esőben, hóban, fagyban a szabad ég alatt voltak kénytelenek iskolába menet a vonatra várakozni, mindennél többet jelent. Ezért a kedves megemlékezés, ezért a sokszor nehéz kézzel írt köszönő aláírás.

Dicséret egy régi kívánság valóraváltásáért a mezőhegyesi üzemfőnökség mindazon dolgozójának, akik építésében közreműködtek.

S hogy az idő vasfoga nem fogja kikezdeni a mezőgazdasági dolgozók és a vasutasok barátságát is szimbólizáló kis várótermet, erre biztosíték, hogy a 81-es major KISZ-szervezete, valamint a nőtanács vállalja az épület csinosítását, rendbentartását.

Kovács Kálmán
a GV csúcsbizottság SZB-titkára.

Újításból 4 millió forint megtakarítás

Nagy gondot fordítanak az újítómozgalomra a *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV-nél.* Meg is van az eredménye. 1956-tól 4 606 200 forint megtakarítást jelentenek a bevezetett újítások. Az újítók 132 367 forint újítási díjban részesültek.

A vállalat legeredményesebb újítója *Faragó József* szerszámgazda, aki 20 újításával 340 707 forint megtakarítást ért el és 20 713 forint újítási díjat kapott. *Fazekas Sándor* szerkesztő kilenc újításával 27 489 forintot takarított meg és 5 517 forint díjban részesült. Legújabb javaslata előreláthatólag félmillió forintos megtakarítással jár. *Marczis László* géplakatos csoportvezető, szakszervezeti bérfelelősnek 22 javaslatát fogadták el. Kihatása: 93 529, újítói díja 8542 forint.

Az újra törekvők egész sorát lehetne még említeni, de hiba lenne, ha csak az eredményekről szólnánk. Sajnos 110 javaslat vár ma is elbírálásra. A késedelem oka, hogy 1956 előtt egyik újítási előadót a másik követte és amikor *Illés* elvtárs került ebbe a beosztásba 700 javaslatot örökölt elődeitől. Nagy szorgalommal és hozzáértéssel látott munkához, de segítségre lenne szüksége, hogy az elmaradást mielőbb pótolhassa.

Szentgáli István
Gyöngyös

A fiatalok is helytállnak

A püspökladányi fűtőház fiataljai becsülettel helytállnak a pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyben. Az elmúlt hónapokban az utazószolgálatot teljesítő fiatalok 30 tonna szenet takarítottak meg. A legjobb eredményt *Debreceni József* és *Pintér János* érte el.

A műhelyben dolgozók között is élénk a verseny. A fémhulladékot sem hagyják kárbavenni. Májusban nem kevesebb, mint 46 mázsa vasat és mintegy 70 kg színesfémet takarítottak meg.

A fűtőház KISZ-fiataljai a jó munka mellett a falusi fiatalokkal való kapcsolat erősítésére is gondot fordítanak. Vasárnaponként *Bárándra* látogatnak, és együtt szórakoznak a Bárándi Petőfi Tsz fiataljaival. A tsz KISZ-szervezetét egyébként ők patronálják.

Új rendszerű füstgázelszívó-berendezés

A szocialista országok budapesti kereskedelmi képviseleteinek vezetői és szakemberei július 9-én a Budapest és Hatvan között indított különvonaton megtekintették az új magyar füstgázelszívó berendezést, amely világviszonylatban is érdeklődésre számíthat. A bemutatón részt vett az egyiptomi és az indiai kereskedelmi attasé is.

A berendezést *Kassai Dénes, Jánosdeák Egon, Torma István, Heller György és Daböczi Ödön* MÁV-mérnökök tervezték. A bemutató résztvevői nagy elismeréssel nyilatkoztak róla.

NEMZETKÖZI ÉLET

Szabadságot Manolisz Glezosznak!

Július 9-én Athénben megkezdődött Manolisz Glezosz és társainak koholt vádakra alapozott pere. Kevés esemény történt az elmúlt években, amely ennyire foglalkoztatná a világ közvéleményét. Nem is csoda, hiszen mint Glezosz mondotta, perbefogásukkal a NATO katonai erejének a félszigeten történő megsokszorozására akarnak ürügyet keresni.

A boszorkányper során a koronatanú egymás után kénytelen beismerni, hogy állításainak semmi bizonyítéka nincs, az a legtöbb esetben feltevésekből táplálkozik.

A világ haladó közvéleménye, aki Glezoszban a görög szabadsághős, az imperializmus ellen küzdő hazafit tiszteli, egyre nagyobb felháborodással követeli: szüntessék meg Glezosz és társai ellen a minden alapot nélkülöző vádak alapján indított eljárást, adjanak szabadságot az Akropolisz hősének.

A magyar dolgozók, közöttük a vasutasok tízezrei is felemelik tiltakozó szavukat, a tiltakozó táviratok százait küldik a görög kormányhoz. Bizunk abban, hogy a világ közvéleményének tiltakozása nem lesz hiábavaló.

Július 20: Vietnam napja

Öt esztendeje, hogy 1954. július 21-én, a nagyhatalmak kormányfőinek genfi értekezletén határozatot hoztak az indokinai háború megszüntetésére. Demarkációs vonalat húztak a 17. szélességi fokon, tíz kilométeres demilitarizált övezettel elválasztották Észak-Vietnamot Dél-Vietnamtól.

A szerződés egyben elrendelte, hogy két éven belül választásokat kell rendezni a két országrész egyesítésére. Véget ért ezzel a hétéves borzalmas háború, amely Franciaországnak ötmilliárd dollárjába (ebből 2 milliárd USA-segély), továbbá 62 000 halottba és 191 000 sebesültbe került.

A világ közvéleménye megelégedéssel vette tudomásul a szerződést, azzal a gondolattal, hogy Távol-Keletnek ez a tűzfészke a békés építés honává válhat.

Nem egészen így történt. Az imperialista lakáj dél-vietnami kormány megszegve a genfi szerződést, 1956. március 4-én külön választást tartott az úgynevezett alkotmányozó gyűlésbe. A választás után országszerte megindult az „átnevelési kampány", amelynek keretében feloszlatták a baloldali szervezeteket, halomra gyilkolták és gyilkolják a lakájrendszer számos ellenfelét.

Ezzel ellentétben az észak-vietnami kormány a genfi értekezlet határozata alapján 1956. július 13-án, a kitűzött határidőn belül, megtartotta a választásokat. Azóta is számos intézkedése arra vall, hogy hű a genfi szerződés szelleméhez, valóban akarja az ország demokratikus egyesítését. Elég erre csak azt megjegyezni, hogy számos esetben hívja fel a dél-vietnami kormányt az egyesítést biztosító közös, szabad választások megtartására. Sajnos, eddig eredménytelenül.

A világ dolgozói nem nézik tétlenül, hogy öt évvel a fegyverek elhallgatása után még ma is két részre szakadtan él a vietnami nép. Minden alkalmat megragadnak arra, hogy minél közelebb vigyék a megegyezést. Ez a cél vezette az ázsiai és afrikai országok szolidaritási tanácsának állandó titkárságát, amikor július 5-én felhívta az afro-ázsiai országokat és a világ békeszerető erőit: július 20-án ünnepeljék meg Vietnam napját, követeljék Vietnam békés újraegyesítését.

Ezen a napon a magyar vasutas dolgozók is megemlékeznek a hős vietnami népről és az eddiginél is erélyesebben követelik: teremtsék meg végre a békét Vietnamban, szerezzenek érvényt a genfi szerződésnek.

Egy év Távol-Keleten

2. PEKING

A vonat menetrendszerű pontossággal robogott velünk Peking felé. A kocsikban ragyogó tisztaság. Fél óránként hozzák a forró teát — amit a nagy melegben hűsítő italként fogyasztanak. Az étkezőkocsik példás felkészültséggel várják az éhes utasokat. A hófehér asztalterítőkön színes virágok.

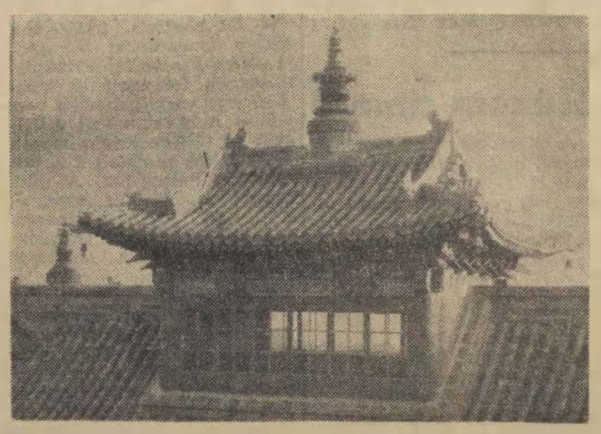
Peking, a hatszázmilliós Kína ötmilliós fővárosa. A régi épületek nem magasak, mert a császári palotánál magasabb épületet nem volt szabad emelni. Ezért vált a város ilyen nagykiterjedésűvé. Jóformán mindent falak vesznek körül, mely a szellemek elleni védekezésre épült.

Ma már az új Peking is bontogatja szárnyait. A városban hatalmas, modern szállodákat építettek, amelyeket a legkorszerűbb berendezés mellett szerencsésen kapcsolták a régi kultúra hagyományaihoz. Művészi faragások, díszítések és színezések bizonyítják, hogy a több ezer éves kultúrának, a szín- és formaérzéknek a mai emberek is művészei.

Első utam az utcára vezetett. Különleges a kínai utca. Pekingben is — mint minden kínai városban — rengeteg az utcai árus, akik hangos kiabálással kínálják portékáikat.

Az utcákon hatalmas forgalom. Autók, autóbuszok, kerékpárosok és riksák száguldoznak reggeltől estig. A riksák ma már nem futva közlekednek, hanem kerékpáron. Óriási fejlődés a múlt futó kulijához képest, de még mindig szokatlan az európai szemnek.

A kínai ember életkorát európai ember nehezen tudja meghatározni. Fiatal kislánynak nézed, s közben több gyermekes családanya. Keleten látszólag hiányzik az u. n. „középkorú" ember. A nők copfot, vagy rövidre vágott frizurát viselnek, sötétkék hosszú nadrágot, hozzá színes kartonblúzt. Rendkívül szimpatikusak, de legnagyobbak emberiességükben.



Nem szeretek semmit megbámulni az utcán, mégis megakadt a szemem, amikor egy öreg néni bottal sántikált előttem magnyomorított lábain. A mai fiatalok már csak nagyanyáik elbeszéléséből ismerik a nyomorított láb borzalmait, ami egyrészt a szülők egymásközti gazdasági versengésének az oka volt, másrészt az a tévhit, hogy a tipegő menés jobban kiemeli a nőiességet.

Pekingben rengeteg a külföldi, akik mint kíváncsi kirándulók, vagy mint szaktanácsadók élnek itt. Szállodánkban találkoztunk burmaiakkal, japánokkal, németekkel és ki tudná felsorolni a számtalan nemzet képviselőit.

Két élményemről szeretnék beszámolni, amely igen élesen rávilágít a kínai nép összefogására.

A kormány kiadott egy rendeletet, mely kötelezővé teszi a légyirtást, megmagyarázva, hogy miért van erre szükség. A rendelet életbelépése pillanatától szinte minden kínai kezében természetessé vált a légycsapó. Minisztériumokban, iskolákban, szállodákban, vonatokon, mindenki irtotta és irtja ma is a legyet.

Másik a verébirtás. Van olyan magyar közmondás, hogy „dobbal nem lehet verebet fogni". A kínaiak rácáfoltak erre. A természettudósok kiderítették, hogy mivel a veréb rövidröptű madár, ha nem hagyják leszállni kifárad és a földre esik. Megszületett a rendelet és Peking lakossága három nap és három éjjel dobbal, sippal, cintányérral üldözte a verebeket háztetőn és utcán egyaránt. Három nap múlva teherautók, lovaskocsik szállították a verebek hulláit millió számra.

A város közepén van a „tiltott város", a Császári Palota, ahová a felszabadító háború előtt tilos volt földi halandónak belépni. Ma az érdeklődők ezrei zarándokolnak csodás palotáihoz, megnézni a mesés kincseket, a faragott márványcsodákat.

A város szélén áll a Nyári Palota, a császári család egykori nyaralója. Azt tartja a mese, hogy az egyik császár kedveskedni akart feleségének és hatalmas mesterséges tavat létesített, a kiásott földet pedig a tó mellé hordatta. Ezenkívül csodás parkot, hatalmas pagodákat, szobrokat, márványhidakat épített. A mai Nyári Palotát pihenőnapokon a dolgozók ezrei keresik fel.

Peking esti fényben is csodás. A Béke Szálló nyolcadik emeletének üvegfalú éttermében csodáltam a sok-sok pagoda kivilágítását, amelyek megkapó sziluettjét adják a városnak.

Dr. Horváth Lajos

Ahol mindig tudják, hol tartanak

Lapunk június 16-i számában *„Élénk verseny, példás nyilvánosság"* címmel cikk jelent meg a hatvani fűtőházról. A cikkben arról adtunk számot, hogyan teljesítik a kongresszus tiszteletére tett vállalásukat a fűtőház dolgozói.

Most újból a hatvani fűtőházról írunk. Ezúttal azt szeretnénk bemutatni, hogyan biztosítja a szakszervezeti bizottság a kongresszusi verseny nyilvánosságát.

A fűtőház szakszervezeti bizottsága a versenyhíradó mellett négy újabb falitáblát készíttetett. Ezeket a fűtőház legforgalmasabb pontjain helyezték el. *(A táblákat Komáromi Károly üzemgazdász készítette.)*

Mi olvasható az új falitáblákon?

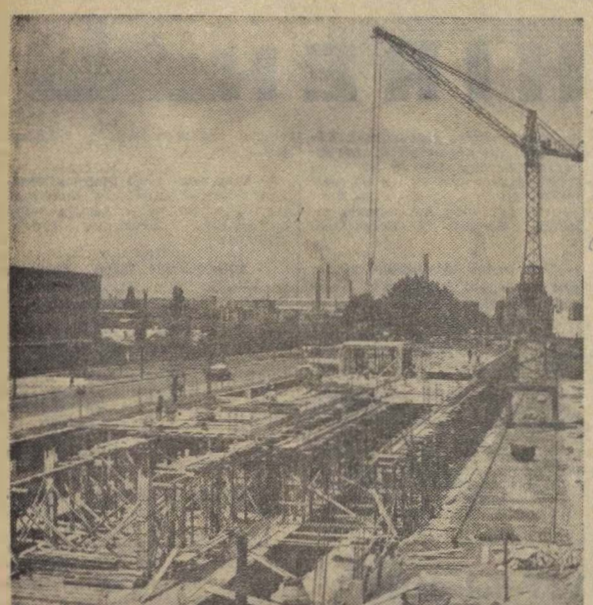
A régi táblán a fűtőház kongresszusi vállalása látható. Két új táblán a havonkénti eredmények találhatók. A harmadikon mozdonyokra, brigádokra lebontották mit kell tenniük azért, hogy valamennyi tényezőben teljesítsék az üzemszintet. A negyediken pedig százalékos arányban kifejezve azt olvashatják a dolgozók, hogy az elmúlt hónapokban hogyan teljesítették a tervet.

A verseny nyilvánosságát illetően ez a módszer nagyszerűen bevált a fűtőháznál. Főként az utazó személyzet szempontjából nagy jelentőségű. Elsősorban azért, mert *míg a múltban pontokban értékelték az eredményeket, most forint értékben tüntetik fel, melyik brigád, hogyan teljesítette feladatát, mennyibe került egy hónapban a gépek javítása.* Ezzel azt is elérték, hogy a mozdonyszemélyzet jobban vigyáz a gépre, a kisebb javításokat maguk végzik el.

Mióta a hatvani fűtőháznál ilyen széleskörű nyilvánosságot biztosítanak a kongresszusi versenynek, sokkal egészségesebb versenyszellem alakult ki, mint korábban volt. *A dolgozókat nemcsak saját, hanem társaik eredménye is érdekli.* Ha bejár egy gép, a személyzet nem mulasztja el a versenyhíradók megtekintését. Különösen a hónap első napjaiban — amikor új eredmények kerülnek a táblákra — nagy a forgalom a táblák előtt.

A szakszervezeti bizottság tovább bővíti a versenynyilvánosságot. A közelmúltban mikrofont kaptak, így a jövőben a hangszórókon is közlik az eredményeket, népszerűsítik a legjobbakat és bírálják azokat, akik hátráltatják a munkát.

A jól szervezett mozgalomnak és a nyilvánosságnak egyre érlelődik a gyümölcse. Az igazgatóság területén a hatvani fűtőház az idén háromszor végzett az első helyen a fűtőházak közötti versenyben.



Épül a MÁV legkorszerűbb diesel-mozdonyjavító műbelye. A vasútnál 1957-ben kezdték el a vontató járművek dieselesítését. A dieselesítési program szükségszerű követelménye egy központi műhely építése, ahol a diesel-, valamint a villamosvontatókat javítják majd. 1958-ban kezdték az első központi diesel-javítóműhely építését az Északi Járműjavítóban. Jelenleg a Kőbányai úttal párhuzamos, 162 méteres fejépületet és az egyik szerelőcsarnokot építik, amelyek 1960-ban készülnek el. Itt lesz az ország legnagyobb, legkorszerűbb ilyen műhelye. Képünkön a fejépület építése látható.
(MTI Foto, Lajos György felv.)

Csehszlovák vándorzászló magyar vasutasoknak — magyar vándorzászló csehszlovák vasutasoknak

A csehszlovák vasutak pályafenntartási szakszolgálatának vezetősége egy vándorzászlót ajánlott fel a legjobb magyar pályafenntartási szolgálati hely dolgozói részére. A szakszervezet elnöksége az I/6. szakosztály, valamint a bér- és termelési osztály javaslatára úgy határozott, hogy viszonzásképpen vándorzászlót ajánl fel a munkaversenyben legjobb eredményt elérő csehszlovák pályafenntartási szolgálati hely dolgozóinak.

A zászlót odaítélés után üzemünnepség alkalmával szakszervezetünk küldötte fogja átadni a csehszlovák vasutasoknak.

A IX. VASUTASNAP ELŐTT

Augusztus 9-én, kilencedszer ünnepli az ország a vasutasokat. Mint minden évben, az idén is ünnepségeken emlékezünk a munkánk, eredményeink megbecsülését jelentő napra.

Az ünnepségek előkészítését és lebonyolítását szakszervezetünk végzi a Vasúti Főosztállyal együttműködve.

A sikeres lebonyolítás érdekében természetesen mindenütt kérni kell a pártszervezetek segítségét is.

Ahol erre lehetőség van, törekedni kell műsorral egybekötött ünnepségek szervezésére, amelyre hívjuk meg a helyi párt- és mozgalmi szerveket, a tanácsokat, a szovjet és magyar hadsereg, a rendőrség, a munkásőrség, az üzemek és a termelő szövetkezetek képviselőit.

Az ünnepségek előadói számoljanak be az egész vasút és az adott szolgálati hely egyéves eredményeiről, pártunk kormányunk határozatai, rendeletei nyomán elért előrehaladásról.

A vasutasnapi ünnepségek keretében kerül sor az élüzemkitüntetések, a vezérigazgatói és igazgatói elismerések, pénzjutalmak kiosztására.

Ezt az alkalmat is fel kell használni az előttünk álló feladatokra való mozgósításra. A vasúton soha nem látott lendületű kongresszusi verseny keretében szervezzünk vasutasnapi műszakokat.

Az idén is megrendezzük a vasutas képzőművészeti kiállítást.

A szokásos újító kiállítás helyett viszont első ízben rendezzük meg a vasutas modellezők kiállítását a Keleti pályaudvar kultúrtermében.

A vasutasnap ünnepi programja keretében

két jubileumi ünnepségre is sor kerül.

Ekkor emlékeznek meg a Keleti pályaudvar 75., és a Miskolc-tiszai pályaudvar megnyitásának 100. évfordulójáról.

A korábbi évek gyakorlatához híven az idén is helyezzünk el korszorút a szabadságunkért hősi halált halt szovjet katonák emlékművén, valamint a martirhalált halt vasutasok emléktábláján.

A rendezvények sikere érdekében szakszervezeti bizottságaink hasznosítsák a korábbi tapasztalatokat. Kérjék a mozgalmi és szakvonali szervek segítségét, hogy a IX. vasutasnapot jelentőségéhez méltó ünneppé avathassuk.

Egyre többen jelentkeznek a dolgozók iskolájába a debreceni területen

A debreceni területi bizottság a párt művelődéspolitikai irányelveinek megjelenése után felmérte a szervezett dolgozók iskolai végzettségét. A statisztika alkalmas arra, hogy elhatárolhassák: kiknek szükséges elsősorban, hogy az új iskolaévben pótolni kezdjék hiányos iskolai képzettségüket.

Mint kiderült,

az utóbbi években 200 dolgozó szerzett érettségi bizonyítványt.

Nőtt az általános iskolát végzettek száma is. Ugyanakkor sokan még a hat elemit sem végezték el. Sőt az idősebbek között írástudatlanok is akadnak.

A felmérés alapján a területi bizottság kidolgozta oktatási programját, amelynek lényege, hogy ahol ez szükséges, ott az ősszel megszervezik a dolgozók iskoláját.

Debrecenben kilenc üzemi iskola nyillik szeptemberben.

Az igazgatóság más helyein szintén nyílnak iskolák.

A dolgozók, miután értesültek a lehetőségekről, azonnal megkezdték a jelentkezést. A járműjavítóban például több mint százan határoztak úgy, hogy elvégzik az általános iskola nyolc osztályát. A debreceni fűtőházban is naponta szaporodik a tanulni vágyók száma. Az általános iskolák mellett a középiskolákban is sok a vasutas jelentkező.

Helytállásból, hivatásszeretetből kitűnő

A *Dombóvártól Veszprém külsőig* közlekedő 6020. sz. személyvonat személyzete *Tamásiban* azt az utasítást kapta június elsején, hogy *Fornád—Kecsegéig* menetrendnélküli menetben közlekednek, mert kocsikisiklás történt és átszállással kell a forgalmat lebonyolítani. A baleset helyére érkezve látták, hogy egy „S" kocsi szabálytalan tolatás következtében mindkét tengelyével kisiklott a biztonsági határjelen kívül és keresztben elzárta az utat.

Tamásiban csak két kis emelőt kapott a 6020-as személyzete és így kilátástalannak látszott az akadály eltávolítása. Ellenirányból el is indult egy mozdony két teherkocsival, hogy az utasokat tovább szállítsák *Lepsény* felé.

A baleset színhelyén tartózkodott Tamási állomás vezetője, *Tolnai* elvtárs is. Úgy vélekedett, hogy nem helyes ilyenkor tétlenkedni, meg kell kísérelni a szinte lehetetlent. Az aggályoskodó hangok sem téritették el szándékától. Kérte a vonatszemélyzet segítségét, és a Veszprém honállomású vasutasok nem kérették magukat.

Ambrus József jegyvizsgáló, műszaki dolgozónak is becsületére váló ügyességgel látott munkához az egyik emelővel. A csapat többi tagja talpfát hordott az alátámasztáshoz. A kezdet nehéz és reménytelen volt, de amikor az első sikeres kísérlet után megcsillant a reményt a kocsi beemelésére, egyre több segítő akadt. A kétkedők is munkához láttak. Jó volt látni az emberek arcán a megelégedettséget és hallani az utasok elismerő szavait.

A 6020-as 3 óra 42 perckor érkezett a baleset színhelyére és 4 óra 34 perckor tovább indulhatott. A vonatszemélyzet példás munkáját dicséri, hogy a vonat Veszprém-külsőre késés nélkül érkezett.

Köszöntjük a helytállásból, hivatásszeretetből kitűnően vizsgázó vasutasokat, elsősorban *Tolnai* állomásvezetőt és *Ambrus József* jegyvizsgálót.

Farkas Lajos,
SZB-titkár
Veszprém állomás

A mezőgazdasági termelőszövetkezetek patronálásáról

A mezőgazdaság szocialista átszervezésének eredményes végrehajtása nemcsak a dolgozó parasztságnak, hanem a munkásosztálynak is sajátos ügye. Ennek megfelelően egyre nagyobb aktivitással veszik ki részüket a vasutasdolgozók is a szervező és patronáló mozgalomból.

A mezőgazdasági termelőszövetkezetek megsegítésére irányuló szándék azonban nem mindenütt a párt irányelvei szerint folyik. Az 1958 decemberi párthatározattal ellentétben — mely elsősorban politikai segítséget vár a munkásoktól — sokkal inkább előtérbe kerül a gazdasági segítség. Legtöbb vasúti szolgálati helyen — ahol patronálást vállaltak — kizárólag a gépjavításokban, a tsz-eknél végzett fizikai munkában jelentkezik a segítségadás.

A termelőszövetkezetek élve a lehetőséggel, újabb és újabb ilyen kéréssel fordulnak az üzemekhez. A szerkesztőségünkhöz érkezett levelek is csaknem kizárólag arról adnak számot, hogy hány forint értékű anyaggal, munkával segítették a patronáltakat.

Elsősorban politikai segítséget

Anélkül, hogy azt mondanánk, tagadjuk meg az ilyenirányú segítséget, felhívjuk a szakszervezeti bizottságok figyelmét, hogy a patronálást illetően tevékenységüket elsősorban a politikai segítségadásra fordítsák.

Elnökségünk a központi vezetőség határozata alapján kidolgozta azokat az irányelveket, amelyek segítenek az ilyenirányú ténykedésben.

A legfőbb, hogy a szervezeti megerősödéshez adjunk segítséget a termelőszövetkezeteknek. Gondolunk itt a politikai felvilágosító munka mellett az üzemszervezéshez, a gazdálkodás pénzügyi vonatkozó kérdéseinek kidolgozásához adandó segítségre. Az építkezéseknél a fizikai munka helyett az irányításhoz járuljunk hozzá, a tervek elkészítésével, felülvizsgálatával, a munka irányításával.

Nagy fontosságú a dolgozó parasztok és a munkásosztály kapcsolatának erősítése szempontjából a kölcsönös látogatások szervezése, egymás munkaterületének megismerése. Vegyünk részt a termelőszövetkezetek közgyűlésein, igazgatósági ülésein. Így legkönnyebben tudomást szerezhetünk a legégetőbb problémákról és segítségünket erre tudjuk irányítani.

Ott, ahol vasutas kultúrcsoportok működnek, új színnel gazdagodhat a kapcsolat. Keressék fel a csoportok a patronált tsz-eket, hívják meg képviselőiket a vasutasnapi és egyéb ünnepségekre. Engedjék meg, hogy a patronált szövetkezet dolgozói látogathassák a szakszervezet könyvtárát. A vasutas sportegyesületek, csapatok tartsanak bemutató mérkőzéseket a termelőszövetkezeti községekben.

A versenyszervezés javítása és továbbfejlesztése a termelőszövetkezetekben népgazdasági érdek, de a tagoknak is egyéni érdeke. A termelési tömegmunka bizottságok segítsék ebben a mezőgazdasági dolgozókat. Hívják meg a patronáltakat üzemlátogatásra, termelési tanácskozásokra. A termelőszövetkezetekhez, gépállomásokhoz érkező gépek, vetőmag, műtrágya stb gyors továbbításával szintén sokat segíthetünk.

Sajátos tennivalók

A mezőgazdaság szocialista átszervezésével kapcsolatban a szervező munka és a patronálás csak egyik része a vasutas szakszervezeti bizottságok által adható segítségnek. Legalább ilyen fontos, hogy a földtulajdonnal rendelkező vasutasokat megszabadítsuk a magántulajdon béklyójától, odahassunk, hogy családtagjaik lépjenek a közös gazdálkodás útjára.

A nagyüzemi mezőgazdaság előnyeiről való meggyőzést szolgálja az ismeretterjesztés kiszélesítése, hasonló tárgyú könyvek olvasásának ajánlása, könyvankétok rendezése. Minden olvasásnál többet jelent azonban, ha azok, akiknek családja már a közöst választotta, maguk mondják el, hogyan találták meg számításukat a termelőszövetkezetekben.

A mezőgazdaság szocialista átszervezése segítésének útja, módja igen változatos. A szakszervezeti bizottságok tennivalója a pártszervezetekkel és a szövetkezetekkel megbeszélve megkeresni a legjobb módszereket és azt eredménnyel gyümölcsöztetni.

A jóknak dícséret — a hanyagoknak bírálat

A szombathelyi igazgatóság miután értékelte a jegyvizsgálók munkáját, június 30-án értekezletre hívta a telepállomások vezénylőtisztjeit, a legjobb és a legrosszabb jegyvizsgálóit.

A meghívott fővizsgálók jelenlétében a személydíjszabási csoport- és a kereskedelmi osztály vezetője ismertette a legfontosabb tennivalókat, a menetrendszerűség biztosításának legalkalmasabb módszereit.

A jól dolgozókat megdicsérték, a hanyagokat bírálták.

Az értekezletet a nyári forgalom befejeztével ismét összehívják, s ott a legjobb jegyvizsgálókat megjutalmazzák. Mint az eddig rosszul dolgozók mondották, ők is ott szeretnének lenni hamarosan a legjobbak között. Erre ígéretet is tettek.

Nem rossz kezdeményezés egy ilyen értekezlet. Ajánljuk más igazgatóságoknak is!

Bognár Károly

Ez történt a gárdonyi úton

Gárdonyba vittem kis tanítványaimat kirándulásra. Már az utazás előtt tudtam, hogy élményben gazdagon fogunk hazatérni, de azt nem reméltem, hogy rögtön utunk elején a szocialista embertípust tudom bemutatni a kirándulás részvevőinek.

Barátságos udvarias jegyvizsgáló fogadott a vonaton. Nem véletlenül irom, hogy fogadott, mert mint vendégszerető házigazda bánt velünk. A felnőtteket mint régi kedves ismerősöket üdvözölte. A gyermekekkel olyan szeretettel bánt, mintha mind az övéi lettek volna. Mindegyikhez volt egy-egy kedves szava.

Célunkhoz érve mindegyikünket udvariasan lesegített. Kedves mosolyával végigsimogatta a kis csoportot, jó szórakozást kivánt és elköszönt.

Bevallom, ritkán találkozom ilyen emberrel, aki megérti és átérzi embertársainak felelősségteljes, nehéz munkáját és segítségére siet minden kérés nélkül. Hosszú keresgélés, telefonálgatás után megtudtuk, hogy Matolcsi Józsefnek hívják és Székesfehérváron a Jókai utcában lakik.

Ezúton is köszönjük önzetlen, szíves segítségét.

Szarka Mária,
Venetianer u. 26. sz. általános iskola nevelője

A dombóvár—lepsényi vonal előregedett felépítményének fenntartása fokozott munkát és gondot igényel. Koltai Ede pályamester vezetésével azonban a dolgozók a kitérőcserék határidejét pontosan betartják.

A vágányzár befejezése után a dolgozók árnyékban keresnek menedéket a tűző nap elől, hogy ott fogyasszák el ebédjüket.
(Mező László felv.)

A béke és barátság jegyében zajlott le Balatonalmádiban az országos vasutas és postás ifjúsági találkozó

Az országos vasutas és postás ifjúsági találkozó alkalmából zászlódíszbe öltözött Balatonalmádi állomásra hajnali 4 óra után néhány perccel elsőnek a *pécsi* fiatalok VIT tiszteletére rendezett találkozó jelentőségét, majd arra hívta fel a fiatalok figyelmét, hogy továbbra is járjanak élen a munkában és a tanulásban.

különvonata futott be. Ezután mintegy háromnegyedórás szünet következett, majd sorra érkeztek a *debreceni, miskolci, szegedi, szolnoki, szombathelyi* és a *budapesti* fiatalokat hozó feldíszített különvonatok. A nyolc különvonaton közel 10 000 fiatal érkezett a találkozóra, amely a trópusi hőség ellenére is sikeresnek mondható.

No de ne vágjunk az események elé.

Az ünnepségen, amely délelőtt 10 órakor kezdődött a parkban felállított szabadtéri színpadon, megjelent *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Csanádi György*, a miniszter első helyettese, *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára, *Gróf József*, a szakszervezet titkára, *Kövesi Béla*, a posta vezérigazgatója, *Maczkó István*, a pártközpont munkatársa, *Eperjesi László*, a KISZ Központi Bizottságának titkára és több ifjúsági vezető.

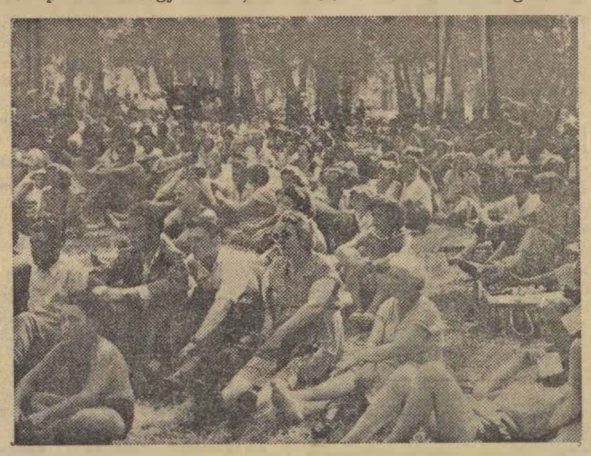
A Himnusz elhangzása után *Szabó Antal* főtitkár nyitotta meg a találkozót. Ezután *Eperjesi László* mondott ünnepi beszédet. Méltatta a VII. jelvénnyel kitüntetett művészegyüttesét kell említeni. Rajtuk kívül a szakszervezet központi ének- és zenekara, a postások együttese, a debreceni járműjavító népi tánccsoportja, a rajkózenekar, a szombathelyi járműjavító pengetős zenekara és a tapolcai csomópont színjátszói érdemelnek dicséretet.

A sportbemutatónak is nagy sikere volt. A Testvériség férfi és női, valamint a postások férfi tornászainak korlát-, gerenda- és feleméskorlát gyakorlata, a BVSC vívóiskolájának és ifjúsági válogatott birkózóinak, a Testvériség ifjúsági súlyemelőinek bemutatóját is nagy tapssal jutalmazta a közönség. A súlyemelő-bemutatón lökésben két országos csúcs és egy csúcsbeállítás született.

A BVSC és a Szombathelyi Haladás röplabda-csapata a strand területén játszott barátságos mérkőzést. A találkozón a budapestiek 2:1 arányban győztek. Ugyancsak a strand területén tartottak bemutatót a Vasútépítők ifjúsági asztaliteniszezői.

BVSC-sikert hozott a barátságos labdarúgó-mérkőzés. Bár a szombathelyi ifik kezdtek jobban és *Takács* révén a vezetést is megszerezték, a második félidőben azonban a BVSC kerekedett felül és *Mészáros, Sárközi*, valamint *Simon* góljával 3:1 (1:1) arányban győztek. A szombathelyi *Komora* 11-est hagyott ki. Látványos volt a MÁV Repülőklub műrepülő-, modellező-bemutatója és a Balatonba végrehajtott ejtőernyős ugrás is.

Az alig egyórás ünnepséget gazdag kultúr- és sportműsor követte. Bár a nagy hőség már a reggeli órákban a Balatonba csalogatta a fiatalokat, mégis sokan tekintették meg a szabadtéri színpadon fellépő művészegyüttesek, népi táncosok ének- és zenekarok színvonalas műsorát.



Hogy kik voltak a legjobbak? Első helyen a *szolnoki fűtőház Szocialista kultúráért*-

Mindent összevetve, az idei találkozó, apróbb rendezési hiányosságaitól eltekintve lényegesen színvonalasabb volt az előző években rendezett találkozóknál.

Nem lenne azonban teljes a kép, ha nem említenénk meg a nyolc különvonat fogadását és visszaindítását végző forgalmi szakemberek és Balatonalmádi állomás dolgozóinak áldozatkész munkáját. Valamennyien derekas munkát végeztek, s ezért dicséret illeti őket.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket.

29. számból: 116570/1959. I/2. B. Az élüzem-cím elnyerése 1959. II. félévi célkitűzéseinek módosítása.

117306/1959. I/2. B. A Munka Törvénykönyve végrehajtási rendelete egyes rendelkezéseinek módosítása és a munkaerőgazdálkodás feladatainak decentralizálása.

116825/1959. I/3. A. A nyugellátások megállapításával és folyósításával kapcsolatos egyes kérdések szabályozása.

117316/1959. I/2. C. Felhívás általános tiszti képző levelező tanfolyamra jelentkezésre.

110443/1959. I/3. C. A MÁV Központi Rendelő Intézet betegforgalmának egyenletessé tétele.

Néhány szót egy régi problémáról

Az 1958 januárjában átadott várpalotai legénységállónak van egy furcsasága. Annakidején épült egy salakfelvonó, mégis puttonyban kell felhordani a salakot. Miért? Mert a felvonó hajtószerkezetét a padozattól három és fél méterre helyezték el. Mivel fűtőink normális növésűek, kértük, hogy vagy egy négy és fél méter magas embert helyezzenek ide, vagy olyat, aki a levegőben is tud állni, legalább, amíg a felvonót kezeli.

Mivel ilyen magas embert nem adhattak, a csigákat átszerelték. Különböző mesterségű dolgozók munkálkodtak rajta napokig, de minden maradt a régiben. Hozzávetőleges számítás szerint a felvonón munkálkodók és szemrevételezők napidíjából egy motoros hajtószerkezetre is futotta volna.

Reméljük azért, hogy rövidesen ezt a problémánkat is megoldják.

Varga József
Várpalota

„FELHÍVÁS!"

Váltakozó magas, mély és hosszú hangokon (28. számú jelzés) akarjuk szóvá tenni, hogy miért kell a közlekedő vonatoknál az állomásokon csaknem mindig a *vonatkísérők a helyükre* (31. számú) jelzést adni.

Igen — ha a forgalmi szolgálattevő a vonatindítást lelkiismeretesen, körültekintően akarja végezni, gyakran „csetepatét", füttyögést kell rendezni, mert a vonatkísérők, jegyvizsgálók nincsenek a helyükön.

Leggyakoribb eset — különösen a fejállomásokon —, hogy egymással vagy az utasokkal beszélgetnek és nem figyelik a forgalmi szolgálattevő által adott *felhívást.* (45. számú jelzés.) Múlnak a másodpercek vagy percek, de a *felhívást az indításra* (46. számú) jelzést természetesen mindaddig nem adhatja a forgalmi szolgálattevő, amíg megbízhatóan nem értesül arról, hogy a le- és felszállás megtörtént-e, műszaki vagy egyéb alkalmazott nincs a kocsi alatt, személyek vagy tárgyak nincsenek-e veszélyeztetve stb., végső soron tehát, hogy a vonat elindulásának nincs semmi akadálya.

Ez a jelentéktelennek látszó, *indulásra készen* (32. számú) jelzés fontos és éppen olyan kötelessége a jegyvizsgálónak, mint a menetjegykezelés és vizsgálat. Figyelmes és éber szolgálattal csökken a baleseti veszély és a vonattartózkodási idő a fej- és középállomásokon, de növekszik a jegyvizsgáló tekintélye, főleg az utasok előtt.

Ezekért és az elhanyagolt *felhívás* érdekében írtuk meg ezt a felhívást.

—lyf—

HÍREK

— **Július végére elkészülnek Füzesabony állomáson az új peronszigetek.** Ezzel a fel- és leszállásnál lényegesen csökken a baleseti veszély. Az új peronszigetek képzésével egyidőben az állomás világítási hálózatát is korszerűsítik.

— **5100 forint jutalomban részesített a szegedi igazgatóság** Kecskemét állomáson három tolató és egy raktári brigádot, mert áldozatkész munkájukkal elősegítették a tehervonatok menetrend szerinti indítását.

— **Túlteljesítették kongresszusi vállalásukat.** A szekszárdi 3-as pályamesteri szakaszon dolgozó fiatalok — kitérő cserén és alágyazáson dolgoznak — a pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy 20 ezer forintot takarítanak meg. A fiatalok túlteljesítették vállalásukat. Eddig 150 ezer forinttal csökkentették a kiadásokat.

— **Víztorony épül Makó állomáson** ötven köbméteres tartállyal. Az új víztorony biztosítja majd az állomás zavartalan ivóvízellátását.

— **Élüzemszint felett dolgozik** és túlteljesítette féléves tervét a Székesfehérvári Járműjavító.

— **Jól sikerült kirándulást szervezett** a dolgozók és hozzátartozóik részére a sátoraljaújhelyi csomópont szakszervezeti bizottsága. A Sátorhegy legszebb részén levő Kőkaput 350 dolgozó kereste fel. A kirándulásnak a környező állomásokról, Szerencsről, Sárospatakról, Tiszalucról is voltak részvevői.

— **Bővítésének átadják rendeltetését** a több mint egymillió forintos költséggel épült, 70 méter hosszú raktárépületet Dombóvár állomáson. A raktárhoz korszerűen berendezett ebédlő, öltöző és fürdő is tartozik.

— **Új rendszerű vonatütközést** állított elő a győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár három mérnöke. Az újfajta, gyűrűrúgós ütközőnél egymásba gördülő, rugalmas acélgyűrűk nyomódnak össze, amelyek a lökési energiát elnyelik.

— **Tüzelővel üzérkedett** Pintér Mihály kocsivizsgáló, a Józsefvárosi teherpályaudvar dolgozója. A központi kerületi bíróság árdrágítás és üzérkedés miatt 10 hónapi javító-nevelő munkára kötelezte, 10 %-os bércsökkentés mellett.

— **Futószalagon készülnek a** mozdonyok a luganszki Diesel mozdonygyárban. A mozdonygyártás mechanizálása lehetővé teszi a szovjet vasúti szállítás gyökeres műszaki újjáfejlesztését. 1959 első öt hónapjában a luganszki gyár kétszer annyi mozdonyt gyártott, mint a múlt év hasonló időszakában.

Kik lesznek a VIT-delegáció vasutas tagjai

Ma már nem hetekben, hanem napokban számoljuk, mikor nyílik meg *Bécsben* a világ ifjúságának hetedik találkozója. Július 26-a, a VIT-fesztivál kezdetének napja valóban nemsokára ránkköszönt.

Kevesen tudják, hogy a 200 fős magyar delegációban 6 vasutas fiatal is helyet foglal. Ezenkívül 16-an turistaként vesznek részt a találkozón.

A magyar delegációval *Timár Gyula*, a Szolnoki Járműjavító KISZ-bizottságának titkára, *Kányási Dénes*, a szombathelyi csomópont KISZ-bizottságának titkára, *Borbély Mária*, a Déli fűtőház dolgozója, *Simon Tibor*, a miskolci fűtőház KISZ-titkára, *Bimiller Erzsébet*, a pécsi kertészet dolgozója és *Perényi Sándor*, a Landler Járműjavító KISZ-bizottságának tagja utazik Bécsbe.

*

A hat fiatal közül *Simon Tibort* mutatjuk be olvasóinknak, aki kiváló munkájával érdemelte ki a megtiszteltetést.

Az ellenforradalom után a párt felhívására a miskolci fűtőházban elsőnek látott hozzá a KISZ-szervezet megalakításához. Nem volt könnyű dolga, de addig nem nyugodott, míg az alapszervezetet létre nem hozta. Rövidesen az alapszervezet titkárává választották.

Simon Tibor azóta is eredményesen vezeti a fiatalokat. Nemcsak a KISZ-munkában, hanem a termelésben is példát mutat. Élenjár a kongresszusi versenyben. a takarékossági mozgalomban az ő vezetésével figyelemre méltó eredményt értek el a fűtőház fiataljai.

A szakmai és a KISZ-munka mellett a tanulást sem hanyagolja el. Technikumba jár, jövőre érettségizik. Utána egyetemre szeretne kerülni.

Most tele izgalommal, tervekkel várja a találkozást a világ fiataljainak küldötteivel, hogy elmondhassa nekik hogyan élnek, dolgoznak a magyar vasutas fiatalok. Izgalma érthető: *élete egyik legszebb küldetése lesz a bécsi út.*

Képzettebb jegyvizsgálókat

Valahányszor eljön a nyár, eszembe jut: milyen helyes lenne, ha a vasutasokat a sokféle szakismeretek mellett idegenforgalmi tudnivalókra is oktatnák. Tudomásul kell venni, hogy röviden nem lehet egyetlen jegyvizsgáló sem anélkül, hogy ne ismerné vonalszakasza mellett fekvő nevezetességeket (műemlékeket, kirándulóhelyeket stb.).

Tankönyvül kínálkozik a sok IBUSZ-kiadvány és a Sportkiadó útikönyvei, útikalauzai, térképei. Ezek anyagából lehetne a technikai minimumvizsgához hasonló anyagot szerkeszteni.

Németh Pál
Szerencs

★

Németh elvtárs kívánságát támasztja alá Bognár Károly tapolcai levelezőnk írása is, aki megírta szerkesztőségünknek, hogy fiatal német turisták utaztak a Balatonra és szinte megostromolták kérdéseikkel. Kíváncsiak voltak a magyar tenger hosszára, szélességére, mélységére a környék nevezetességeire. Valóban helyes és lassan elengedhetetlen lesz, hogy az érdeklődők megfelelő felvilágosítást kaphassanak a jegyvizsgálóktól. (A szerk.)

Sport

50 éves a Székesfehérvári MÁV Előre

Vasárnap ünnepelte félévszázados fennállását a székesfehérvári vasutasok sportegyesülete, a MÁV Előre. Délelőtt ünnepi közgyűlést tartott az egyesület vezetősége. A közgyűlésen Mrovcsák József, a sportosztály vezetője és az ország több vasutas sportegyesületének vezetője is jelen volt.

A jubileum alkalmából valamennyi még életben levő alapító tagot és az egyesület régi versenyzőit oklevéllel tüntették ki.

A díszünnepséget délután gazdag sportműsor követte. A sportműsor keretében az úttörők és felnőttek mellett azok is pályára léptek, akik néhány évtizeddel ezelőtt versenyeztek az egyesület színeiben. A műsor legkiemelkedőbb eseménye a Miskolc—Székesfehérvári MÁV Előre barátságos labdarúgó-mérkőzés volt. Az NB I-ből kiesett, tapasztaltabb vendégcsapat 2000 néző előtt 2:0 (1:0) arányban legyőzte a lelkesen játszó NB III-as hazai csapatot.

Teniszválogatottunk második lett a prágai vasutas tenisz EB-n

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) 1959. június 29 és július 5 között Prágában rendezte meg a vasutas férfi tenisz Európa-bajnokságot. A mérkőzéseket Davis Kupa-rendszerben — 2 férfiegyes és férfipáros — a FILT nemzetközi szabályai szerint játszották le. A bajnokságon Ausztria, Csehszlovákia, Franciaország, Finnország, Hollandia, Magyarország, NDK, NSZK és Svédország vasutasválogatottja vett részt.

A magyar csapat az osztrákokkal, az NDK és az NSZK versenyzőivel került egy csoportba. Csapatunk az NDK-t 4:1, az NSZK csapatát pedig 3:2 arányban győzte le, ezzel bejutott a döntőbe, ahol a csehszlovákoktól 4:1 arányú vereséget szenvedett és második lett.

Színeinket Molnár Károly (Miskolc), Horváth László és Szabados Zoltán (Szombathely), Hopp Béla és Köves Kálmán (BVSC) képviselték. A legjobb teljesítményt Molnár Károly és Horváth László nyújtotta. Jól szerepelt a 17 esztendős Szabados Zoltán is.

A végső sorrend: 1. Csehszlovákia, 2. Magyarország, 3. Franciaország, 4. NSZK.

Csapatunk második helyezésével 5 pontot szerzett. Mivel a közelmúltban lezajlott sakkbajnokságon csapatunk első helyezést ért el, s 7 pontot kaptunk, 12 pontunk van az összetett pontversenyben. Ha válogatott csapataink a hátralevő Európa-bajnokságon — férfi röplabda, férfi kosárlabda, női úszóbajnokság — jól szerepelnek, úgy visszaszerezhetjük az UIC-kupát.

Bíró Gyuláné

SPORTHÍREK

Nyolc BVSC-vívó a világbajnokságon induló magyar válogatottban. Július 14-én, a Nemzeti Sportcsarnokban kezdődő vívó-világbajnokságon induló magyar válogatott csapatban Kamuti Jenő, Czvikovszky Ferenc, Pap Csaba, Kamuti László (férfi tőr), Kovácsné Nyári Magda, Székely Tiborné (női tőr). Mendelényi Tamás (kard) és Balthazár Lajos dr. (párbajtőr) képviselli a vasutas-színeket.

Európa-bajnokságra készül a magyar asztalitenisz férfi ifjúsági válogatott. A válogatott csapatnak Rózsás és Bíró, a Vasútépítők két tehetséges fiatal versenyzője is tagja.

Lakáscsere

— Elcserélném 2 szoba összkomfortos, olcsó bérű lakásomat két 1 szoba komfortosra vagy 1 szoba hallosra és 1 szoba, személyzetis lakásra megegyezéssel. Telefon: 137—425. Érdeklődni bármikor.

— Elcserélném 2 szoba, konyha, kamra, nagy kertes X. ker. MÁV-telepi lakásomat 2 szobás hasonló, kert nélküli magánlakásra. Érdeklődni: Bruder Kristóf, X., Rákosi MÁV-telepen lehet.

— Rákospalota MÁV-telepen a villamosmegállóhoz közel lévő egy nagy szoba, konyha, kamra, előszoba, hallos szolgálati lakásomat elcserélném Budapest területén 2—3 szobás ugyancsak szolgálati lakásra. Érdeklődni munkanapokon 119—884-es számon lehet.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály.

10 éves az üdülőtelep

— *Javaslom, hogy egyperces mérkőzés-szünettel ünnepeljünk.*

Vívó-világbajnokság

— *Én meg kalapot emelek a vasutas vívóutánpótlás előtt.*

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. AUGUSZTUS 3.

A pártkongresszus tiszteletére

Egészséges versenyszellem, nagyszerű eredmények

A komáromi fűtőház már a múlt évben is teljesítette az élüzem szintet, .fegyelmezetlenségből származó baleset miatt azonban nem kaptuk meg az élüzem címet. Egyideig sokan bosszankodtak emiatt, a dolgozók munkakedve azonban nem csökkent, sőt fokozódott.

A szakvonali vezetők és a mozgalmi szervek jól összehangolt munkája, a dolgozók helytállása, áldozatvállalása, főként a mozdonyszemélyzetnél érlelte meg gyümölcsét. Az első félévben nemcsak az élüzemszintet teljesítettük túl, hanem az egy járművezetőre eső szolgálati óra csökkentését kivéve, a kongresszus tiszteletére tett vállalásunkat is teljesítettük.

Vállalásunk között első helyen szerepel a fajlagos szénfogyasztás csökkentése. Júniusban 500 tonna szenet takarítottunk meg, 315 ezer forint értékben. Az egy üzemi mozdonyra eső kilométer növelésénél, a tehervonati mozdonyok napi átlagos km növelésénél, az egy etkm növelésénél együttesen 104 százalékos eredményt értünk el. A jó munkáért a jutalom sem maradt el. Az első félévben 19 ezer forintot osztottak ki a legjobbak között.

Eredményeinkben nagy része van a verseny nyilvánosságának és azoknak a párttagoknak, szakszervezeti aktíváknak, akik nemcsak magyarázták a kongresszusi verseny célját, hanem a munkában is élenjárnak. *Békési Lőrinc* mozdonyvezető, pártvezetőségi tag fűtőivel együtt a szénmegtakarításban, *Parcsami József* a személyvonatok, *Sándor Gyula* szakszervezeti bizalmi pedig a tehervonatok menetrendszerinti továbbításában ért el figyelemreméltó eredményt.

Horváth Gyula

SZB-titkár, Komárom, fűtőház

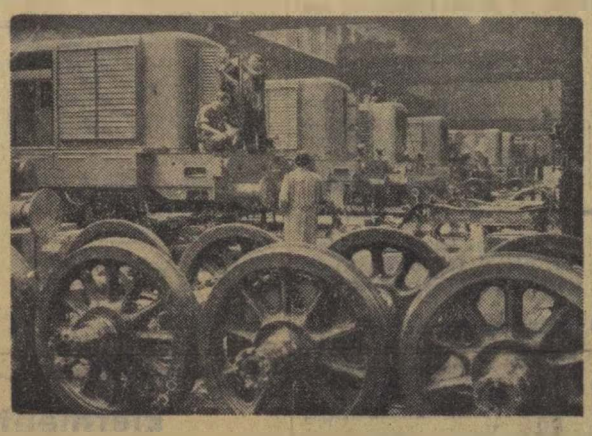
A vasút félévi mérlege

A pártkongresszus tiszteletére tett munkavállalások teljesítése kedvezően érezteti hatását a vasúti szállításnál.

Vállaltuk, hogy 1 millió tonnával szállítunk több árut az ez évi előirányzottnál. Ebből az első félévben 548 767 tonnát szállítottunk el. A félévre esedékes vállalást 48 767 tonnával túlteljesítettük.

A többi tényezőnél is figyelemreméltóak az eredmények. A statikus kocsiterhelést 15,2 tonnáról 16 tonnára vállaltuk. A félévi átlagteljesítés 16,17 tonna. A tehervonatok átlagos terhelését a tervezett 742 tonnáról 752 tonnára vállaltuk. A félévi átlagteljesítés 797 tonna. A kocsiforduló 3,9 napról 3,8 napra vállaltuk. A félévi átlag 4,04 nap. Ezt a vállalást nem teljesítettük, bár a kongresszusi verseny során javult az eredmény. Az első negyedévi 4,2 nappal szemben a második negyedévben 3,89 napra csökkent a kocsiforduló. A személy- és tehervonatok menetrendszerű közlekedésénél is van még javítanivaló. Személyvonatoknál a vállalt 97 százalékkal szemben 96,9, a tehervonatoknál 75 százalék helyett 73,3 százalékot értünk el. A második negyedévben a tehervonatoknak 78,2 százaléka közlekedett menetrendszerint. Meg kell jegyezni, hogy 1958 első felében a tehervonatok 49, a személyvonatok 89 százaléka közlekedett menetrendszerint. 1959-re 130 000 tonna szén megtakarítását vállaltuk. Eddig 115 000 tonnát sikerült megtakarítani. Az üzemeltetési önköltségcsökkentésnél abszolút értékben 69 millió 418 947 forint megtakarítást értünk el.

Járműjavítóink 1 százalékos önköltségcsökkentést és 2 százalékos termelékenység növekedést vállaltak. Az egy főre eső termelékenységben 103,2, az egy órára eső termelékenységben 103,7 százalékos eredményt értek el. Ugyanakkor a ráfordítási hányad, 4,6 százalékkal csökkent.



A Ganz-MÁVAG Mozdony- és Gépgyár dolgozói a pártkongresszus tiszteletére a többi között vállalták, hogy a MÁV részére két diesel hidraulikus mozdonyt gyártanak terven felül, ugyanakkor határidő előtt elkészítenek 20 darab Bb diesel motorkocsit. Képünkön a mozdonyszereldében sorozatban szerelik a 600 lóerős diesel hidraulikus mozdonyokat

(MTI Foto, Fényes Tamás felv.)

Nem csupán rajtuk múlt

A kiskúnfélegyházi vasutasok a párt március 6-i határozata után megtartott termelési tanácskozáson azt tűzték ki célul, hogy az első félévben teljesítik az élüzem szintet.

Sikerült-e teljesíteni a vállalásukat? A kérdést *Bor József* állomásfőnökhöz intéztük.

— Sajnos, nem — válaszolta kissé lehangoltan. — Az első negyedben lemaradtunk a kocsikihasználásban. Mivel ez kizáró ok, állomásunk 1959 első félévében nem lehet élüzem. A személy- és tehervonatok menetrendszerinti indításában elért eredményeinkért egyszer 3000, két ízben pedig 2000—2000 forint jutalmat kaptunk az igazgatóságtól. Ugyancsak több ízben kaptunk elismerést az állomás tisztaságáért.

Ez dicséretes dolog. De vajon mi okozta a lemaradást a kocsikihasználásban?

— Nem akarok mentegetőzni, de úgy érzem, ez nem rajtunk múlott. Ebben a tényezőben ugyanis jóval erősebb tervszámot kaptunk a múlt évinél. Ezzel szemben általában olyan árufeléségeket adunk fel, amelyekkel nem tudjuk megfelelően kiterhelni a vagonokat.

Van egy másik akadály is. A mellékvonalakon meglehetősen rosszak a pályák, így azokon nem lehet kiterhelt kocsikat közlekedtetni. A közelmúltban például útburkolókövet szállítottunk Jánoshalmára. Tekintve, hogy ezen a vonalon is elavult a felépítmény, a legnagyobb igyekezetünkre sem terhelhettük ki a szerelvényeket.

Ha a félegyházi vasutasokat pillanatnyilag le is hangolta az a hír, hogy nem ülhetenk kettős ünnepet a vasutasnapon, azért nem csüggedtek el.

Sőt, mint az állomásfőnök mondotta: a második félévben a nehézségek ellenére is igyekeznek mindent megtenni, hogy kiköszörüljék a csorbát.

Szeged állomás új külsőt öltött

A dolgozók soha nem tapasztalt igyekezettel szépítik, csinosítják Szeged állomást. *Ruzsa István* váltóőr (Szeged Tisza-pályaudvar) kezdeményezése, a *„tegyük szebbé munkahelyünket"* jelszó számos követőre talált.

A pályafenntartási főnökség, a felvételi épület előtti területen a kavics ágyazatot szürke zúzott kővel cserélte ki, a peronokat sárga gyöngykaviccsal terítették be. A hivatalos helyiségek, az ajtók és ablakok, valamint a virágtartók festése is befejezéshez közeledik. A peronnál függő virágtartó ládikókat *Konkoly József* kapus, szakszervezeti bizalmi — egyik kezére rokkant —, önszorgalomból befestette.

A szegedi szabadtéri játékok nyitányára nemcsak a város, hanem állomásunk is új külsőt öltött.

Tótka Károly

8924 tonna szenet takarított meg az első félévben a dombóvári fűtőház

A párt márciusi határozata után — a pécsi igazgatóságon — a dombóvári fűtőház az elsők között indított versenymozgalmat a kongresszus tiszteletére. Dolgozóink a többi között vállalták, hogy menetrend szerint közlekedtetik a személy- és tehervonatokat, növelik az egy mozdonyra eső átlag terhelést, takarékoskodnak a szénnel és teljesítik az élüzem szintet.

Az első félév eltelt. Nézzük meg, hogyan váltották valóra ígéretüket a fűtőház dolgozói. Szénmegtakarítási tervüket 116 százalékra teljesítették. Ez azt jelenti, hogy az első félévben 8924 tonna szenet takarítottmeg 5 443 902 forint értékben. A gazdaságos mozdonyfelhasználási tervüket a tervezett 102,5 százalék helyett 113 százalékra teljesítették. A kocsik gyorsabb futásával biztosították, hogy a feladott áruk előbb megérkeztek rendeltetési helyükre. A gyors átfutással a tehervonatok menetrendszerinti közlekedését is jelentősen elősegítették mozdonyvezetőink. A mozdony és kocsijavító-műhely dolgozói is túlteljesítették tervüket.

Mi az eredmények titka? Mindenekelőtt az, hogy a pártszervezet a szakszervezeti bizottság, a szolgálati vezetés minden segítséget megadott a dolgozóknak, hogy a vállalásaikat teljesítsék. Sok támogatást nyújtottak a megyei, a járási párt- és szakszervezeti szervek is, akik gyakran meglátogatták a fűtőházat és hasznos tanácsokat adtak mind a gazdasági, mind pedig egyéb problémák orvoslásához.

Németh Lajos
pártitkár, Dombóvár fűh.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az 1959. júniusi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje és százalékban kifejezett teljesítménye a következőképpen alakult:

1.	*Szombathely*	*98,75 százalék*
2.	*Szeged*	*96,67 százalék*
3.	*Budapest*	*95,— százalék*
4	*Pécs*	*92,50 százalék*
5.	*Debrecen*	*86,67 százalék*
6.	*Miskolc*	*82,08 százalék*

A második negyedév összesített eredményei alapján a szombathelyi igazgatóság került az élre. A szombathelyiek ezzel elhódították a pécsiektől a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége vörös vándorzászlaját. A helyezési sorrend a következő:

1.	*Szombathely*	*350,5 pont*
2.	*Budapest*	*345,5 pont*
3.	*Pécs*	*340,5 pont*
4.	*Szeged*	*332,- pont*
5.	*Debrecen*	*327,- pont*
6.	*Miskolc*	*319,5 pont*

Köszöntjük a vasutasokat

Írta: Szabó Antal,
a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára

Ünnepre készülünk. Ez évben kilencedszer történik meg, hogy augusztus második vasárnapján virágcsokrokat nyújtanak át a vasút egyszerű munkásainak, hogy a lakótelepeken pattogó indulók ritmusaira ébrednek az ország vérkeringését biztosító munkások. E napon vidáman, felszabadultan ünnepelnek, szórakoznak azok, akiket a szolgálat nem parancsol a szabályzó, a váltó mellé. És azok a vasutasok, akik az ünnepet dologban töltik, kettőzött figyelemmel látják el a nem könnyű szolgálatot.

A vasutasnapon egész dolgozó népünk szeretettel és elismeréssel fordul azok felé, akik dermesztő hidegekben, hófúvásban, tűző napon, éjjel és nappal helytállnak. Vasutas szívvel és becsülettel, a haza iránt érzett szeretettel munkálkodnak azon, hogy üzemeink időben megkapják a termelés folyamatosságát biztosító szenet, nyersanyagot, hogy a betakarított gabona időben kerüljön rendeltetési helyére, hogy épülő szocialista városaink a szállítás hibájából ne várakozzanak építőanyagra.

Az eredményes, jó munkát ünneplő vasutasok legjobbjainak e napon nyújtják át a kormánykitüntetéseket. Kiváló- és Érdemes Vasutas jelvényeket, kifejezve pártunk és kormányunk megbecsülését, elismerését.

Sok ezer vasutas kívánságának teszünk eleget, amikor megírjuk: a vasutasok nemcsak ezen az egy napon érzik, hogy megbecsült tagjai társadalmunknak, nemcsak ezen a napon látják, hogy az ország vezetői számontartják és elismerik munkájukat. Párthatározatok, kormányintézkedések tanúsítják: nem üres frázis, hogy szocializmust építő hazánkban minden az emberekért történik, hogy mindenkit a közösség javára végzett munka alapján bírálnak el.

Még három esztendő sem telt el azóta, hogy imperialista ügynökök, a letűnt kizsákmányoló osztályok maradványai nehéz válságos helyzetbe hozták hazánkat, súlyos károkat okoztak a népgazdaságnak, ezen belül a vasútnak is. A súlyos károk ellenére a szocialista országok testvéri segítsége, népünk nagyszerű munkája alapján olyan bérügyi és munkaügyi intézkedések történtek, amelyek alapján a vasutasok és a külső üzemek dolgozói között korábban meglevő béraránytalanságok csaknem megszűntek.

Ünnepi ajándék gyanánt sok éves fáradságos, lelkiismeretes munkájuk elismeréseként fogadják a vasutasok az évvégi jutalék kifizetésének engedélyezését. Most már rajtunk múlik, hogy gazdaságos, fegyelmezett, biztonságos munkával biztosítsuk, hogy ez az összeg minél nagyobb legyen, hogy a kifizetés napján minél több vasutas család élvezze a jó munka gyümölcsét. Az üzemi jutalék minden bizonnyal serkenteni fogja a vasutasokat, mint ahogy a nyereségrészesedés bevezetése is serkentőleg hatott az üzemi vállalatoknál. 1959-ben az 1958. évi gazdaságos termelés alapján nyolc járműjavítóban 15 029 000 forint nyereségrészesedést fizettek ki.

Pártunk határozata a munkásosztály helyzetéről a vasúton is arra ösztönözte a mozgalmi és szakmai szervek vezetőit, hogy nagyobb gondot fordítsanak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek megjavítására. Ennek eredménye többek között az, hogy a vasút költségvetésében az eddiginél lényegesen nagyobb összeget fordítanak szociális és munkavédelmi célokra. Az utazószemélyzet szolgálati óraszámának csökkentése — nagyobb keresetveszteség nélkül — szintén olyan intézkedés, amely bizonyítja, hogy ha nem is tudunk minden problémát egy csapásra megoldani, de lépésről lépésre haladunk előre és ezek a lépések határozottak és gyors egymásutánban követik egymást.

Az egész népünket érintő új nyugdíjtörvény, a sok gyermekes családokat és az egyedülálló édesanyákat érintő családi pótlék összegének növelése nemcsak azért volt jó hatással, mert sokaknak forint összegben is növekedett az életszínvonala, hanem azért is, mert megértették, hogy amit pártunk megígér, azt be is tartja.

A vasutasok párt iránti szeretete és bizalma tükröződik a kongresszusi versenyben, amelyből több tízezer vasutas alkotó módon veszi ki részét. Pártmunkások és pártonkívüli szervezett vasutasok kéz a kézben, testvéri összefogással munkálkodnak azon, hogy az egész nép ügyét jelentő pártkongresszust méltóan köszöntsék. A vasút eddigi eredményei — amelyekről lapunk más helyén számot adunk — ékesen bizonyítják, hogy pártunk politikája a tömegekbe hatolva anyagi erővé válik. A 115 000 tonna megtakarított szén, a menetrendszerint közlekedő vonatok, a jól kiterhelt szerelvények, mind azt hirdetik, hogy a vasutasok szeretik szocialista hazájukat, elismerik és elfogadják a párt vezetését, s ezért most újabb munkafelajánlásokra készülnek. A szervezett vasutasok tízezrei napról-napra jó munkával gazdagítják vasutunkat és vallják, hogy minden erővel készek megvédelmezni szocialista vívmányainkat.

A nemrégiben lezajlott szakszervezeti választásokon, termelési tanácskozásokon elhangzott állásfoglalások, nagyszerű javaslatok a vasutasok politikai érettségét igazolták. Nemcsak a szállítás iránt érdeklődnek, nemcsak a szociális juttatások mértékét tartják számon, hanem figyelemmel kísérik a nemzetközi eseményeket és tevőlegesen részt vesznek a teremtő békéért folyó küzdelemben. A magyar vasutasok hallatták hangjukat az algériai nép szabadsága érdekében, részt vállaltak Glezosz és társai életének megmentéséért és most szabadonbocsátásukért folytatott küzdelemben. Bizakodással, optimizmussal figyelik és segítik a béketábor vezető erejének — a Szovjetuniónak a béke megszilárdítása érdekében kifejtett tevékenységét, mert megértik, hogy ma már az egyszerű emberek szava is döntő a világesemények alakulásában.

A vasutas becsület megkövetelt, hogy a vasutasnapon — amely számunkra a számvetés ideje is — szóljunk arról is, hogy van olyan munkaterület, ahol nem értük el a kitűzött célokat. Elsősorban a kocsiforduló időnek a megjavításán kell még sokat munkálkodnunk. A jó eredmények nem feledtethetik, hogy azért, mert ezt a tényezőt nem teljesítettük, sok kocsit nem tudtunk időben a szállítható felek rendelkezésére bocsátani. Egyesek fegyelmezetlen, gondatlan munkája soha nem okoz súlyos károkat népgazdaságunknak.

A vasutas ünnepen fogadjuk meg, hogy a hibákat kijavítva megoldjuk a vasutasok nagy nemzeti feladatát, az őszi forgalmat, becsülettel teljesítjük népünk iránti kötelességünket.

A vasutasnap alkalmából szeretettel üdvözöljük a vasutasokat és a vasutas családokat. Köszönjük áldozatos munkájukat és a további sikerek eléréséhez erőt, egészséget kívánunk.

Az alapszervezeti választások értékelése

A közelmúltban fejeződött be a szakszervezeti mozgalom egyik jelentős erőpróbája — az alapszervezeti vezetőségek újjáválasztása. Közel 1000 szakszervezeti bizottság és mintegy 400 műhelybizottság tagjait választották meg a taggyűléseken, ahol a szervezett vasutasoknak túlnyomó többsége jelen volt.

A számok nemcsak azt mutatják, hogy sok munkát igénylő szervezeti feladatot hajtottunk végre, hanem ennél sokkal többet. Azt is mutatják, hogy ezrek és tízezrek éltek a szervezeti szabályzatban rögzített jogukkal és tevőlegesen részt vettek a munkásosztály legnagyobb tömegszervezete vezetőinek megválasztásában.

Megnőtt az érdeklődés

A részvevők száma és aktivitása bizonyítja, hogy megnőtt az érdeklődés a szakszervezeti munka iránt, hogy egyre többen éreznek felelősséget a közösség ügyeiért. Kétségtelen, hogy ez a felelősségérzet vezetőkben és egyszerű tagokban egyaránt növekedett a választásokkal.

A dolgozók tízezrei hallgatták meg a szakszervezeti bizottságok beszámolóit, akik a legtöbb helyen tömör, de a szakszervezeti munka szinte minden területét érintő értékelést kaptak. Helyenként szinte bonckés alá vették, hogy a szakszervezeti bizottság, hogyan munkálkodott a szakszervezetek XIX. kongresszusa határozatának szellemében, hogyan hajtotta végre a szakszervezet központi vezetőségének, elnökségének a dolgozók érdekében hozott határozatait.

Dicsérendő a beszámolók őszinte hangja. Szerényen, de őszinte örömmel beszéltek eredményeinkről anélkül, hogy elhallgatták volna, hogy a megtett út nem volt mindig síma. Akadtak kitérők, néha még buktatók is, de pártunk helyes politikáját követve, a szervezett munkások erejével leküzdöttük a nehézségeket.

A beszámolókat követő vita a szervezett munkások politikai érettségét igazolta. A bíráló hang a szakszervezeti demokrácia erősödését jelezte, a segítő szándékú javaslatok pedig azt, hogy nemcsak azoknak a száma növekszik, akik figyelemmel kísérik, ismerik a szakszervezeti munkát, hanem azoké is, akik képesek segíteni a vezetőknek. A legtöbb helyen a határozati javaslatoknál figyelembe vették ezek tanácsait.

Voltak hibák is

Persze hiba lenne, ha az eredményesség mellett nem figyelnénk fel néhány hibára. Akadt olyan szakszervezeti bizottság, ahol a vezetők nem vették komolyan beszámolási kötelezettségüket. Egyesek túlbecsülve képességüket, s lebecsülve a tagságot, csak az utolsó pillanatban készítették el a beszámolót. Nyilvánvaló, hogy így szó sem lehetett a munka alapos elemzéséről. Ilyen fogyatékosságot — bár a magyar nyelv igen gazdag — nem lehetett pótolni hangzatos szavakkal. A szervezett munkások joggal követelik vezetőiktől, hogy lelkiismeretes munkával viszonozzák a tagság bizalmát.

A területi bizottságok és a felsőbb szakszervezeti szervek figyelemre méltó segítséget nyújtottak a választásokhoz. Külön dicséret illeti azokat, akik társadalmi munkában, szabadidejüket feláldozva munkálkodtak a választások sikeréért. Legalább ilyen fontos, hogy minden szakszervezeti funkcionárius megértse, hogy a segítségadásra továbbra is szükség van.

A választás tapasztalatai figyelmeztetnek arra is, hogy a kisebb szolgálati helyeknek és a pályafenntartási szakszervezeti bizottságoknak hatványozottan szükségük van a segítségre.

Hasznosítsuk a javaslatokat

A választással tovább erősödött a szakszervezet tömegkapcsolata. Ez a kapcsolat akkor lesz még szilárdabb, még gyümölcsözőbb egész népünk javára, ha a taggyűléseken, különböző tanácskozásokon elhangzott helyes javaslatokat megvalósítjuk, ha minden felvetett kérdésre választ adunk, ha nem hagyunk egyetlen személyi, vagy a közösséget érintő jogos problémát sem megoldatlanul. Nincs nagyszerűbb, felemelőbb feladat, mint ezen munkálkodni. És ez minden funkcionáriusnak becsületbeli kötelessége.

A választások azt is megmutatták, hogy a szervezett munkások nagyra értékelik és minden erejükkel készek támogatni az MSZMP politikáját. Ezért beszéltek olyan nagy szeretettel a közelgő pártkongresszusról, és ezért fejtenek ki olyan nagy aktivitást a kongresszusi versenyben.

A pártszervezetek, a kommunisták tudásuk legjavával segítették a szakszervezeti választásokat. Most minden szervezett dolgozó a kongresszusi versenyben való példás részvétellel, a néphatalom iránt érzett felelősségtudattal viszonozza ezt a segítséget maga, és szocialista hazánk felvirágzása érdekében.

Vasutasok a mezőgazdaságért

A Szolnoki Pályafenntartási Főnökség dolgozói is részt vesznek a termelőszövetkezetek patronálásában. A zagyvarékási Haladás Tsz-szel még a tavasszal megkötötték a patronálási szerződést. *Első helyen az állandó politikai segítségnyújtás szerepel.* Nyolc 3 főből álló brigádot szerveztek. A brigádok hétről hétre meglátogatják a tsz-t és segítik a vezetőség szervező és irányító munkáját. A pályafenntartási főnök és a párttitkár állandóan részt vesz a tsz vezetőségi ülésén, párttaggyűlésén. Az 1959-60-as oktatási évben a politikai iskola vezetéséhez propagandistát a pályafenntartási főnökség biztosít a Haladásnak.

Kulturális téren is segítik a tsz-t. Június 30-án és július 5-én a Szövetkezeti Nap alkalmával a kultúrcsoport 2—2 órás jól sikerült műsorral szórakoztatta a tsz és Zagyvarékás dolgozó parasztjait. A pályafenntartási főnökség a több száz kötetes könyvtárából megfelelő mennyiségű szépirodalmi és történelmi regényt bocsát a tsz. könyvbarátainak rendelkezésére.

Takó Kálmán

Emlékezzünk!

Tizennégy esztendővel ezelőtt egy japán városra, Hirosimára, amerikai repülőgépről lehullott a legborzalmasabb tömegpusztító eszköz, az atombomba.

Közel másfél évtized sem felejtetheti — és nem is felejteti — azt a vandál pusztítást, amelyet az emberiség történetében egyedülálló barbár cselekedet okozott. Emberek ezrei leltek borzalmas halált. Ezrek és ezrek váltak nyomorékká és hajléktalanná. Nemcsak az atomtámadás életben maradt tagjai, nemcsak a japán nép, de az egész emberiség borzalommal gondol az első atombomba robbanására.

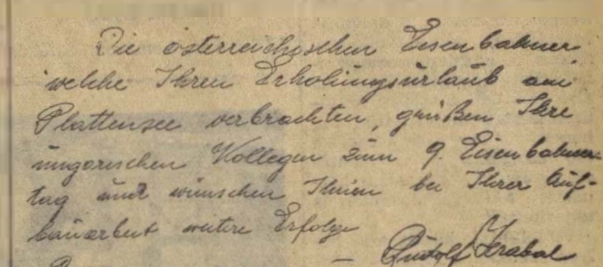
És éppen ezért milliók és milliók követelik: haladéktalanul szüntessék meg az atomenergiának háborús célokra való felhasználását, az ilyen irányú kísérletezéseket.

A Szakszervezeti Világszövetség, a nemzetközi békemozgalom és más haladó, politikai, társadalmi szervek zászlaja alá tömörült dolgozóknak van erejük ahhoz, hogy lefogják a háborús gyújtogatók kezét.

Augusztus 6-án, a szomorú évfordulón, a magyar vasutasok is kegyelettel emlékeznek meg az első atomtámadás áldozatairól és követelik: szüntessék be a nukleáris fegyverekkel való kísérletet és a Szovjetunióhoz hasonlóan állítsák az atomenergiát az emberiség szolgálatába.

Osztrák vasutasok üdvözlete

Az osztrák vasutasok egy kis csoportja hazánkban tölti szabadságát. Kedves vendégeink nemcsak a Balaton és fővárosunk szépségeivel ismerkednek, hanem népünkkel is, aki testvéri szeretettel fogadta őket. A vasutasnap alkalmából lapunk hasábjain küldik üdvözletüket a magyar vasutasoknak:



„A szabadságukat a Balaton mellett töltő osztrák vasutasok a IX. vasutasnap alkalmából köszöntik magyar kollégáikat és építő munkájukhoz további sikereket kívánnak."

Életmentő vasutas

Pétfürdő és *Hajmáskér* állomások közötti vonalszakaszon történt július 4-én. Az 1822-es személyvonat mozdonyvezetője *Véghely József* (Veszprém-külső fűtőház) percnyi pontossággal továbbította a vonatot.

A mozdonyvezető miközben — utasítás szerint — éles szemmel figyelte a pályát, egy kisgyermeket pillantott meg a sínek között. A gyermek kutyájával játszadozott. *Véghelyi József* gőzsíppal hosszú jelzést adott. A gyerek az éles sípszóra mintha puskából lőtték volna ki, olyan villámgyorsan felugrott és talpfáról talpfára ugorva rohant a szerelvény előtt. A mozdonyvezető miután látta, hogy a gyerek nem tér le a pályatestről, azonnal gyorsfékezést alkalmazott. A vonat sebessége miatt azonban a fékút rövid volt és már-már úgy tűnt, hogy elkerülhetetlen a szerencsétlenség. De a bátor mozdonyvezető leugrott, s gépével versenyt futva sikerült a gyereket időben félrerántani a mozdony elől.

Czink József

ÚJ ÉLÜZEMEINK

1959 első félévének eredményei alapján az alábbi szolgálati helyek nyerték el az élüzem címet, s az ezzel járó pénzjutalmat.

Állomási szolgálat

Szolnok, Komárom, Szob, Szombathely, Veszprém külső, Miskolc Tiszai pu., Debrecen, Békéscsaba, Kecskemét, Nagykanizsa, Pécs.

Vontatási szolgálat

Szeged, Bp. Ferencváros, Kaposvár, Zalaegerszeg, Sárospatak, Makó, Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főnökség, Bp. Keleti Vill. Fennt. Főn., Diósgyőr.

Műhelyi szolgálat

Landler Jenő Járműjavító, Miskolci Járműjavító.

Pályafenntartási és pályaépítési szolgálat

Szegedi, Szombathelyi, Miskolci, Bp. Épületfenntartási Főnökség, MÁV Fatelítő ÜV.

Kereskedelmi szolgálat

Bp. Nyugati, Nyiregyházi, MÁV Autófuvarozási Főnökség.

Anyagszerkezelési szolgálat

Landler J. Osztószertár, Szombathelyi Szertárfőn., Debreceni Osztószertár.

Távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat

Bp.-i Távközlő Fenntart. Főn., Miskolc Távközlő Bizt. Ber. Fennt. Főnökség.

Gazdasági vasutak

Oroszlány Üzemfőnökség, GV. Vasútép. Főnökség.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült szolgálati helyek

Forgalmi szolgálat: Bp. Keleti, Várpalota, Hatvan, Bp. Ferencváros, Tatabánya-felső, Debrecen-vásártér, Pusztaszabolcs, Székesfehérvár, Bp. Józsefváros, Kőbánya-teher, Selyp, Bp. Dunapart, Rákospalota-Újpest, Oroszlány, Mosonmagyaróvár, Kisterenye, Celldömölk, Sopron-déli, Veszprém, Eger, Füzesabony, Gyöngyös, Berente-szén pu., Ózd, Orosháza, Baja, Hódmezővásárhely, Murakeresztur, Gyékényes, Komló, Pécsbánya-rendező, Barcs, Balatonszentgyörgy, Sárbogárd, Siófok, Balinka, Bodajk, Pestlőrinc, Ujszász, Monor, Zalaszentiván, Szentgotthárd, Szentlőrinc, Lepsény, Mohács, Szekszárd, Nyirábrány, Tiszalök államás.

Vontatási szolgálat: Celldömölk, Szombathely, Miskolc, Szolnok, Hatvan, Bp. Keleti, Dombóvár, Mezőhegyes, Kisterenye, Komárom, Veszprém-külső, Hegyeshalom, Baja, Bp. Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, Felsővez. Ép. Főn., Hatvan, Vill. Von. Felügy., Torbágy Vill. Von. Felügyelőség.

Pályafenntartási szolgálat: Győr, Miskolc, Diósgyőri Vasgyár, Hatvan, Békéscsaba, Hódmezővásárhely, Kiskunhalas, Kecskemét, Baja, Sopron, Pápa, Veszprém, Nyiregyháza, Pécs, Mátészalka, Dombóvár, Debrecen-Északi Pft. Főn., Dombóvári Ép. Főn., Budapesti Ép. Főn., MÁV Hídépítési Főn., Budapest Épületelemgyártó Főn., Celldömölki Építési Főn., Bp. Magasépítési Főn.

Kereskedelmi szolgálat: Kiskunhalas, Győr, Szombathely, Szolnok, Hatvan, Pécs Rakodási Főnökség.

Távközlő szolgálat: Szombathelyi T. B. F. F., Debreceni T. B. F. F., Távközlő Biztosító Ber. Közp. Főn.

Anyagszerkezelési szolgálat: Bp. Keleti, Hámán Kató, Szeged-Rókus, Szeged-Rendező, Hatvan Szertár.

Műhelyi szolgálat: Debreceni Jj., Szolnoki Jj., Székesfehérvári Jj. Dunakeszi Jj. Szombathelyi Járműjavító.

Gazdasági Vasutak: Kapuvár, Pásztó, Dombóvár, Kisújszállás Üzemfőnökség.

Igazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült szolgálati helyek

Budapesti Igazgatóság: Tápiószele, Ászár Keményítőgyár, Pásztó, Ács, Bánk. Vácrátót, Velence, Felsőcsemő, Táborfalva, Nagyszentjános állomás, Cegléd szertár.

Miskolci Igazgatóság: Olaszliszka-Tolcsva, Szikszó, Forró-Encs állomás.

Debreceni Igazgatóság: Vásárosnamény, Fegyvernek, Nagykálló, Hajduszentgyörgy állomás, Debrecen Kisvasút.

Szegedi Igazgatóság: Röszke, Izsák, Kondoros, Kopáncs, Nagytőke, Mélykút, Kunfehértó állomás.

Pécsi Igazgatóság: Keszőhidegkút-Gyönk, Simontornya, Tamási, Villány, Magyarboly, Vajta, Szabadegyháza, Diósviszló, Áta, Almamellék állomás, Gyékényes szertár, Pécsbánya-Rendező szertár.

Szombathelyi Igazgatóság: Hajmáskér, Türje, Boba, Répcelak, Papkeszi, Lövő állomás.

Gazdasági Vasutak Igazgatósága: Fegyvernek Üzemfőnökség, Budapest Műhelyfőnökség.

A kitüntetett szolgálati helyek valamennyi dolgozójának és vezetőjének továbbra is sikeres munkát kívánunk!

Egy év Távol-Keleten

3. SANGHAI

A peking—sanghai útat 27 óra alatt tette meg vonatunk. Nankingnál a szélesen hömpölygő Jangce állja útját a vasútnak. Kompon szállítják át a vonatot, igen gyorsan és rendkívül ügyesen.

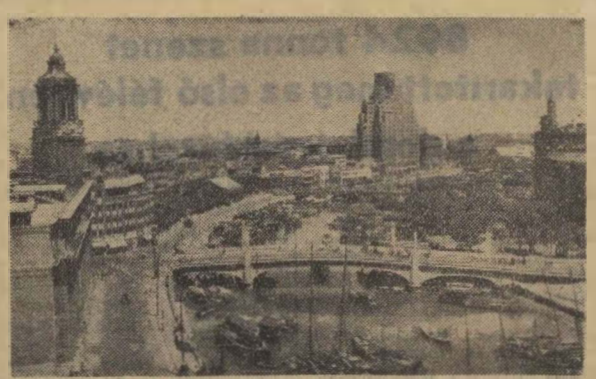
Csattogva robogtunk át a váltók százain s szinte minden átmenet nélkül elénk tárult Sanghai, az óriási metropolis, felhőkarcolóival, tompa morajlásával. Megkapó tudat, hogy közel 7 millió ember él e városban.

A 12 emeletes Béke Szállóban kaptunk szobát. Patinás, szép épület, Sanghai főutcájának, a Nanking-Lu-nak és a Huang-Pu folyóparti sétányának sarkán.

Szemünk előtt zajlott a sokat emlegetett, híres folyó élete. Kisebb-nagyobb motorosok, bárkák, vontatók futottak a vizen. Levegőt remegtető mély búgás terelte a dokkok felé figyelmünket. A világ vizi útvonalainak egyik gócpontja ez. Különböző nemzetiségű óceánjárók és tehergőzösök állnak a part mellett, vagy a folyam közepén lehorgonyozva. Feneketlen gyomruk önti magából, illetve nyeli el a töménetlen rakományt.

Mint ahogy igazi turistákhoz illik, fényképezőgépekkel és prospektusokkal felszerelve elindultunk, hogy tolmácsunk vezetésével megtekintsük a város nevezetességeit.

A Jade-Buddha templom volt utunk első állomása, ahol üvegfalú vitrinben látható a



híres Jade-Buddha-szobra. A kincseket érő, közel embernagyságú, egyetlen hófehér jadeből kifaragott nőalak Indiából került ide.

Következő állomásunk a Kínai—Szovjet Barátság Háza volt. Feledhetetlenül szép épület, mely számtalan termet, kiállítási csarnokot, könyvtárat, előadótermet foglal magában.

Mint csodálatos varázslatot, vittük magunkkal a látottak emlékét, de csakhamar újabb élményekben volt részünk. A város szélén levő új munkás lakónegyedbe értünk. A régi szűk utcákat kikövezték, minden háztömbnek van központi fürdője, kazánháza, orvosi rendelője, orvosa és gyógyszerellátása. A telepen gazdag áruházak, élelmiszerüzletek, pipereboltok sorakoznak. Különösen gyönyörű a kultúrotthon, több torna- és előadóteremmel, könyvtárhelyiséggel.

A Régi Várost is megnéztük. Európai szem számára különös világ ez. Szűk, járdanélküli utcák, zárt kirakatok és nyílt bódék egymás hegyén-hátán. Közöttük a minden időben kíváncsiskodó tömeg. Ha néhány percre megálltunk, sűrű tömeg vett körül bennünket. Általában minden eltérés a kínai termettől, nagy bámulatot vált ki a hazaiakból. A hosszú, nyurga ember ugyanolyan „sikert arat", mint a pocakos, vagy szőkehajú.

Megcsodáltuk a pecsétvésnököket, elefántcsontfaragókat, kártolóműhelyeket, a kalitkába zárt tücsköket, melyeket házőrzőnek használnak. Ez a tücsökfajta ugyanis mindig ciripel, csak akkor hallgat el, ha idegen közeledik a házhoz.

Végezetül a 13 ezer nézőt befogadó szabadtéri színpadot tekintettük meg. Nekünk, magyaroknak különösen nevezetes ez a hely, mert a Magyar Állami Népi Együttes műsorával avatták. Büszkeség töltött el arra gondolva, hogy az első dal, az első ritmus és a táncos lábak első dobbanása magyar üzenetet hozott, köszöntve a szocializmust építő kínai népet.

Dr. Horváth Lajos

Harminc százalékkal több áru vár elszállításra az őszi forgalom idején

Az Út- és Vasúttervező Vállalat dísztermében július 14-én tartották az idei szállítási értekezletet, amelyen részt vettek a legfontosabb szállítási ágak: a vasut, a közúti és légifuvarozás, valamint a hajózás képviselői.

Az értekezletet *Csoltó László* elvtárs, a Központi Szállítási Tanács titkára nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy ez a negyedik ilyen jellegű közös szállítási értekezlet, amelyen valamennyi fuvarozási ág a fuvaroztató felek képviselőinek jelenlétében tárgyalja a közös szállítási problémákat.

Kossa István elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter beszédét azzal kezdte, hogy egyes szakemberek véleménye szerint az őszi forgalom minden évben, mint valami „istencsapás" szakad a nyakunkba. Van időnk és lehetőségünk felkészülni, megtehetünk minden intézkedést annak érdekében, hogy az őszi időszakban se legyenek szállítási fennakadások.

Megoldhatók a feladatok

Nem hivatalos, de megbízható adatok alapján — mondotta a miniszter elvtárs —, idén 30 százalékkal nagyobb mezőgazdasági termésre lehet számítani, mint tavaly. Ez azt jelenti, hogy az őszi forgalmi feladatok 30 százalékkal megszaporodnak. Ahhoz, hogy eleget tehessünk feladatainknak, jelentős műszaki és anyagi segítséget kell kapnunk. Új gépek, rakodóeszközök segítsége nélkül aligha oldható meg az idei őszi forgalom. Természetesen nem tekinthetünk el attól — hangsúlyozta —, hogy alaposan felhasználjuk a meglevő kapacitást, számbavegyük mozgósítható erőinket.

Sok szó esett az értekezleten a vasút menetrendszerűségéről. Örömmel állapította meg az értekezlet, hogy jelentős javulás mutatkozik a személyszállító vonatok menetrendszerűségében. A menetrendszerű vonatközlekedés nemcsak gazdasági, hanem politikai kérdés és az a tény, hogy sikerült visszaállítani a személyszállítás hitelét, megteremti az alapot ahhoz, hogy most egyre fokozottabban szorgalmazzuk a tehervonatok menetrendszerűségét.

A vasút és a közúti közlekedés jelenlegi helyzetében mindkét közlekedési ágat nagyobb ütemben kell továbbfejleszteni. A gazdasági számítások azt mutatják, hogy egyes kisforgalmú vonalakon egy idő múlva nem lesz érdemes fenntartani a vasútat, mert annak feladatát a teherautó és az autóbusz gazdaságosabban fogja megoldani. Természetesen ezek csak egészen kis szárnyvonalak lehetnek, mert a nagytömegű szállítás alapvető eszköze beláthatatlan ideig továbbra is a vasút marad.

Emeljük a tehervonatok utazási sebességét

A miniszter elvtárs szóvátette, hogy a tehervonatok utazási sebessége hazánkban rendkívül alacsony. Óránként mindössze 12 kilométer. Ennek felemelésére javasolja a szállíttató feleknek, hogy indítsanak minél több rakodással képzett irányvonatot.

A szállító és szállíttató felek viszonyában az utóbbi időben alapvető javulás mutatkozik. De van még javítanivaló. Nem mindig sikerült még mindkét fél megelégedésére minden szállításhoz időben elegendő kocsit biztosítani. Ideje felújítani a régi, jól bevált komplexbrigád mozgalmat, amelynek fő célja az volt, hogy közös nevezőre hozza a vasút és a szállíttató felek, vállalatok érdekeit.

A rakodások gépesítéséről szólva elmondotta, hogy a szállítók és szállíttatók közös érdeke a rakodások gépesítése. A jövőben nem helyhez kötött, hanem mozgatható rakodógépeket kell beszerezni, amelyeket mindig oda kell küldeni, ahol a szállítási feladatok a legkoncentráltabban jelentkeznek.

A vasutas dolgozók előtt már ismeretes, hogy a teljesítménytől függően 1960-tól kezdve évvégi üzemi jutalékot kapnak dolgozóink. A miniszter elvtárs ezzel kapcsolatban hangsúlyozta ,hogy az üzemi jutalék nem nyereségrészesedés, hanem az igazgatói alap új formája, amellyel a szállítási munkákban legjobban kitűnt dolgozókat jutalmazzák.

Javítsuk a gazdasági mutatókat

Lindner József elvtárs, a Vasúti Főosztály forgalmi szakosztályának vezetője arról beszélt, hogy mennyire fontos a vasút és a népgazdaság számára a mennyiségi és minőségi mutatók mellett a gazdasági mutatók javítása. Szervezettebbé kell tenni a kocsiáramlást, növelni kell a rakodással képzett irányvonatok számát. Sajnos az utóbbi időben növekedett az állomási kocsitartózkodás és a kocsigyűjtési idő. Ezzel szemben jobb a kocsik kihasználása: tavaly óta egy tonnával növekedett az egy kocsira eső terhelés.

Bajusz Rezső elvtárs, az MSZMP Központi Bizottsága ipari- és közlekedési osztálya nevében arról beszélt, hogy a közlekedésben eredményesen kifejlődött kongresszusi verseny eredményeit nem lehetett előre betervezni. Ezért az az árumennyiség, amelyet az ipar a kongresszusi verseny keretében legyártott, a vasúti közlekedésben többletként jelentkezik.

Össze kell fogni minden területen a párttagoknak és pártonkívülieknek, öregeknek és fiataloknak mindnyájunk közös célja: az őszi forgalom maradéktalan lebonyolítása érdekében. A jövőben valamennyi megyei pártbizottság ipari és közlekedési osztályának dolgozója megbeszélést fog tartani, hogyan segíthetik a pártszervezetek az őszi forgalom lebonyolítását.

Bermann István

Gáspár Sándor távirász a múlt évben végzett a Szegedi Forgalmi Technikumban. Azóta Gödöllő állomáson dolgozik. Munkáját szorgalmasan végzi

(Kovács Géza felvétele)

Csökkentik az utazószemélyzet szolgálati idejét

A Magyar Szocialista Munkáspárt és a forradalmi munkás-paraszt kormány a népgazdaság különböző ágaiban folyamatos intézkedést tesz az egészségre ártalmas, valamint a nehéz fizikai munkát végző dolgozók munkaidejének csökkentésére. Alapelv: *a munkaidő csökkenése nem járhat a már elért kereseti színvonal csökkenésével.*

A vasútnál is sor került az utazószemélyzet szolgálati idejének csökkentésére. A munkaidő-csökkentés végrehajtását a *Hivatalos Lapban* megjelent 117,339/1959. I./2. B. sz. rendelet szabályozza. Eszerint rövid időn belül el kell érni, hogy az utazószemélyzet szolgálati ideje a forgalmi szakszolgálatnál ne haladja meg a havi 280, a vontatási szakszolgálatnál pedig a havi 253 órát. A szakszolgálatból kieső időt lehetőleg új munkaerők beállításával kell pótolni.

A munkaidő-csökkentés alapelvei

Az utazószemélyzet szolgálati idejének az előírt arányban kell csökkenni.

A szolgálati órák csökkenésével egyidőben az egy főre eső távolléti időnek is arányosan csökkenni kell.

A szolgálati órák csökkenésével arányosan csökkenni kell az egy főre eső szolgálati kilométernek is.

Az igazgatóságok illetékes osztályai a telephelyek szolgálati óraátlagára irányszámokat adnak, amelyeket nem lehet túllépni. Az olyan dolgozót, akinek a havi óraszáma meghaladja a 300 órát, csak különleges esetekben lehet szolgálatba vezényelni. Az igazgatóságoknak és a telephelyeknek más igazgatóság, illetve telephely utazószemélyzetét is a lehető leggazdaságosabban kell foglalkoztatniuk.

A vezérigazgató elvtárs egyéni céljutalomban részesíti azokat a vezénylőket, segédvezénylőket és az érdekelt fűtőházak mozdonyfelvigyázóit, akik 1959. augusztus végéig bezárólag példásan betartják a fenti rendeletet. A vezénylők 250, a segédvezénylők 150, a mozdonyfelvigyázók 250 forint jutalomban részesülhetnek az egyéni jutalamkeret terhére, terven felül. Ugyanakkor mindenféle jutalmazásból kimaradnak azok, akik nem hajtják végre a rendeletet.

Bérügyi intézkedések

A szolgálati órák csökkenésével együttjáró átlagos változó illetménycsökkenés kiegyenlítésére a forgalmi és vontatási utazószemélyzet munkaköri átlagbérét 1959 június 1-től kezdődően az alábbi mértékben lehet emelni:

Mozdonyvezetőket 70, mozdonyfűtőket 60, vonatvezetőket 100, kezelőket, levelezőket 100, jegyvizsgálókat 90, vonatfékezőket és kirakókat 80 forinttal. Egy-egy dolgozónál a béremelés mértéke nem lehet 50 forintnál kevesebb, illetve 200 forintnál magasabb.

Az utazószemélyzet munkaidő-csökkentésével kapcsolatos célkitűzések megvalósítása szinte elképzelhetetlen a pártszervezetek és szakszervezeti bizottságok segítsége nélkül. Mozgalmi szerveinknek tevékenyen részt kell venniük a végrehajtás minden fázisában. Sőt a szakszervezeti funkcionáriusoknak ellenőrizniük kell a végrehajtási utasításban foglaltak maradéktalan teljesítését és figyelemmel kell kísérniük a dolgozók ezzel kapcsolatos problémáit is.

Bizonyára az érintett dolgozók örömmel fogadják az új intézkedést, amely kedvezően szabályozza szolgálati idejüket. Ez azt jelenti számukra, hogy az eddiginél jóval több időt tölthetnek családjukkal, több idejük jut pihenésre, tanulásra és szórakozásra.

ÜNNEP ELŐTT

Az alábbiakban röviden bemutatjuk: hogyan várják egyes csomóponton, szolgálati helyen a vasutasnapot.

HATVAN

állomáson augusztus 3-a és 9-e között szerveznek ünnepi műszakot. Ez idő alatt a fűtőházzal karöltve naponta egy túlsúlyos irányvonatot indítanak Szolnokra. Az előkészítő bizottság az ünnepi programot is összeállította már. Zenés ébresztő, a hősi emlékművek megkoszorúzása, ünnepi nagygyűlés a Népkertben, szerepel a délelőtti programban. Délután és este változatos kultúr- és sportműsor, tánc várja az egész várost.

SIÓFOKON

a vasárnapra várható nagy forgalom miatt szombaton este tartják az ünnepséget, melyre a balatoni vonalon Kiscséri pusztától Fonyódig, Kaposvár irányában pedig Tabig meghívták az állomások és megállóhelyek dolgozóit, valamint Siófok politikai életének vezetőit. Siófok állomás az első félévben teljesítette az élüzem szintet, tehát kettős ünnepre készülnek.

A KOMÁROMI

csomóponton augusztus 1—9-ig tartanak ünnepi műszakot a vasutasnap tiszteletére. A műszak alatt irányvonatokat szerveznek és fokozott figyelmet fordítanak az állomás tisztaságára, az önköltség csökkentésére és a takarékosságra. Az ünnepségre augusztus 8-án, szombaton délután kerül sor a város Csokonai-klubjában. Az előkészítő bizottság, amelyben valamennyi szolgálati ág képviselve van, a csehszlovák Komarno állomás szakvonali és mozgalmi vezetőit is meghívta az ünnepségre.

GYŐR

állomáson a vasutasnapi ünnepségeket előkészítő bizottság már július 22-én megalakult. Külön bizottságot hoztak létre, hogy pontosan kimutassák, mit kapott Győr állomás és mit kaptak a dolgozók az elmúlt években államunktól, továbbá mi várható a közeljövőben. A győriek augusztus 1—10-ig tartanak ünnepi műszakot. Ugy tervezik, hogy a vasutasnap reggelén egy feldíszített túlsúlyos irányvonatot továbbítanak, saját géppel és személyzettel Ferencvárosba. Az ünnepnapra is gazdag programot állítottak össze. A hivatalos ünnepséget szombaton este tartják a kultúrotthonban. Ekkor adják át a jutalmakat és kitüntetéseket a kiváló dolgozóknak. A kitüntetetteket vasutas úttörők köszöntik fel. Az ünnepséget kultúrműsor és tánc követi. Vasárnap délelőtt lerójják a hála adóját a szovjet hősök emlékműve előtt, délután pedig a MÁV DAC sporttelepen találnak majd szórakozást a dolgozók.

Augusztus — az újítások hónapja

A vasutas dolgozók a felszabadulást követő években derekas munkával, újításokkal, ésszerűsítésekkel segítették elő a vasút fejlődését. A dolgozók alkotó kezdeményezései hatékony segítséget adtak a szállítási tervek teljesítéséhez, a termelékenység fokozásához és az önköltségcsökkentéshez. Ezért akarta az ellenforradalom az újítómozgalmat eltörölni. Bár néhány hónapig megtorpant a mozgalom, de csakhamar rájöttek a vasutasok, hogy saját érdekük ésszerűsítésekkel megkönnyíteni egy-egy munkafolyamatot. Az elmúlt években a vasutasnap és az Alkotmány ünnepének tiszteletére újítási hetet és hónapot szerveztek a szolgálati helyek és az üzemi vállalatok.

Az idén is augusztus legyen az újítások hónapja. A szakszervezet bér- és termelési osztálya felhív minden vasutas dolgozót, hogy javaslataival, újításaival nyújtson segítséget a pártkongresszus tiszteletére vállalt feladatok teljesítéséhez, a vasút előtt álló szállítási feladatok megoldásához, a gazdaságos üzemeltetéshez és a technikai színvonal emeléséhez.

Párt- és szakszervezeti aktívák! Legyetek továbbra is az újítómozgalom élharcosai. Lelkes munkátokkal segítsétek elő az újító hónap sikerét.

Évvégi üzemi jutalékot kapnak a vasutas dolgozók

A forradalmi munkás-paraszt kormány intézkedésére a termelő üzemekben már korábban bevezették a nyereségrészesedés fizetését. A termelési tanácskozásokon, vezetőségválasztó taggyűléseken gyakran hangoztatták a vasutasok, hogy ők is hozzájárulnak a nemzeti jövedelem növeléséhez és így őket is megilletné — az ipari vállalatokhoz hasonlóan — a nyereségrészesedés.

Szakszervezetünk a dolgozóknak ezt a kívánságát jogosnak találta és javasolta, hogy a vasutasok is részesüljenek a nyereségrészesedéshez hasonló jutalomban. Ennek megvalósítását megkönnyítette, hogy a vasutasok nemcsak óhajtották a jutalmat, hanem példás munkával bizonyították is, hogy érdemesek rá. A kongresszusi verseny során olyan eredmények születtek, amilyenekre még nem volt példa. Igy aztán a szakszervezet közbenjárására, vasutasaink jó munkája alapján pártunk és kormányunk engedélyezte jutalmazási alap képzését, amelyből a dolgozók a vállalati többleteredmény alapján évvégi üzemi jutalékban részesülhetnek.

Évvégi üzemi jutalék képzésének feltételei

Évvégi üzemi jutalékban részesülhetnek a Magyar Államvasutak, a GYSEV, és a Gazdasági Vasút dolgozói. Azok az üzemi vállalatok, amelyek nyereségrészesedésben részesülnek, nem kaphatnak üzemi jutalékot. Nem részesülhetnek ezen jutalomban a MÁV Utasellátó, a MÁV Vasúttervező, MÁV Kórház, bölcsődék, napközi otthonok és hasonló intézmények.

Az év végi üzemi jutalék képzésének feltételeit a pénzügyminiszter rendelete szabályozza. Az alap növelésének elsőrendű módja a tervek maradéktalan teljesítése, illetve túlteljesítése. Különös gondot kell fordítani a kocsiterhelés növelésére, a kocsiforduló gazdaságosságára, az idegen kocsik belföldi tartózkodási idejének csökkentésére. Az utasítás szerint végzett fegyelmezett munka, a gazdaságos és biztonságos szállítás növeli a jutalmazást képező alapot.

Vannak azonban olyan tényezők, amelyek az alapot csökkentik. A rendelet többek között kimondja, hogy az éves többleteredményt csökkenteni kell abban az esetben, ha személyszállításnak az 1959. évre tervezett 97 százalékos menetrendszerűségét nem teljesítik. Ha valamely szolgálati hely a valóságnak meg nem felelő adatokat vesz figyelmbe az üzemi jutalékot képző alapnál, ha megsértik a bizonylati fegyelmet, akkor a többlet eredményt csökkenteni kell, súlyosabb esetben a szolgálati helyet a jutalmazásból ki kell zárni.

A jutalmazási alapot az igazgatóságok között felosztják. Ennél figyelembe veszik az igazgatóságok versenyében elért eredményeket. Az első helyezést elérő igazgatóságok részére az átlagos jutalmat egy napra eső, a második helyezettét fél napra eső jutalommal kell növelni. A harmadik helyezettnek az átlagos jutalmat kell megállapítani. A negyedik helyezettét fél nappal, az ötödikét háromnegyed nappal csökkentik. A hatodik helyezett igazgatóság részére az átlagosnál egy napra eső összeggel kisebb jutalmat kell megállapítani. A jutalomalap képzésénél minden egyes szakszolgálati ág közreműködése fontos. A 31. sz. Hivatalos Lapban megjelent rendelet szakszolgálatonként felsorolja a legfontosabb feladatokat.

A jutalmazás egyéni feltételei

Üzemi jutalékban az részesülhet, aki az üzemi jutalék fizetésének alapját képező évben a vasútnál legalább hat hónapon át folyamatosan, ténylegesen dolgozott és az üzemi jutalék fizetésének alapját képező év december 31. napján állományi létszámba tartozott.

Aki figyelmesen elolvassa a rendelet ezen részét, láthatja, hogy mindazok, akik vétenek a közösség érdeke ellen, akik fegyelmezetlenek, akik veszélyeztetik a vasút biztonságát: csökkentett üzemi jutalékban részesülnek, vagy ha magatartásukkal súlyos kárt okoznak a közösségnek, ki is zárhatók az üzemi jutalékból.

Kik nem kaphatnak üzemi jutalékot

Többek között nem kaphat üzemi jutalékot, aki munkahelyét önkényesen elhagyja, akinek munkaviszonyát alkalmatlanság címén megszüntetik, aki ellen jogerős bírói ítéletet hoznak. Az igazolatlan mulasztások is csökkentik a jutalmat, vagy teljesen kizárhatják a dolgozót a jutalomból.

A jutalékra való jogosultság csökkenésének mértékét vagy megszüntetésének indokait a dolgozóval az eset felmerülésétől számított 15 napon belül közölni kell.

Szakszervezeti bizottságaink már a legtöbb helyen ismertették az évvégi üzemi jutalék kifizetésének módját. Ezeken a tanácskozásokon sok szó esett arról, hogy mit kell tenni, hogy a jutalék összege növekedjen és melyek azok a tényezők, amelyek csökkenthetik azt.

Felhívjuk a szakszervezeti bizottságok és kedves olvasóink figyelmét, hogy esetleges kérdéseikkel forduljanak szerkesztőségünkhöz, szívesen adunk választ a lap hasábjain vagy levélben.

Versenyben a szocialista brigád címért

A pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny során a Landler Járműjavítóban is számos brigád határozta el, hogy megszerzi a szocialista brigád címet. Erre irányuló tevékenységükben a SZOT határozatából indulnak ki, amely körvonalazza a szocialista brigádok működésének alapelveit. Konkrét tennivalóikat természetesen a helyi sajátosságok alapján határozzák meg.

A szocialista brigád címért versenyez például *Nemecz József* és *Mihanek József* kazánkovács-, *Csatlós Bertalan* rugókovács-brigádja. Esélye van a kitüntető cím elnyerésére két gépjavító brigádnak, amelyet *Bánhegyi József* esztergályos, illetve *Kövesdi József* lakatos vezet.

Közös akarattal

A Bánhegyi-brigád a még eredményesebb munka mellett a rendszeres tanulást és alkalmanként a közös szórakozást tűzte ki célul. Elhatározták, hogy közösen meglátogatják a fóti gyermekvárost. Hasonló látogatások alkalmával megismerik a brigád tagjai szocialista létesítményeinket.

A Bánhegyi- és Kövesdi-brigád szorosan együttműködik. Jó minőségű munkával teljesítik tervüket és rendszeresen lerövidítik a gépjavítások idejét. A gyár megmunkáló osztálya részére például 30 nappal a tervezett határidő előtt kijavítottak egy vésőgépet.

Van a szerszámgépjavító raktárában egy modern légpárnás köszörűgép, amelyet évekkel ezelőtt kapott a vállalat. A gépet még ma sem használják, mert nincs hozzá megfelelő munkaasztal. A Kövesdi-brigád vállalta, hogy üzembehelyezi a gépet, ha az illetékesek gondoskodnak a munkaasztalról.

Kaposvári Lajos művezető vállalta, hogy segíti a brigádot az asztal megszerzésében, a gép üzembehelyezésében, tehát ilyen módon ő is részese lesz, hogy a Kövesdi-brigád elnyerhesse a kitüntető címet.

Tanulni és tanítani

A Kövesdi-brigád tagjai arra törekszenek, hogy új munkamódszerekkel tegyék eredményesebbé, könnyebbé munkájukat. *Solti Ferenc* lakatos, aki a műhely marógépén dolgozik, szeretné korszerűsíteni ezt a gépet, hogy pontosabb munkát biztosító, legördülő marást is végezhessen rajta. Ha a változtatást végrehajtják a gépen — ez rövidesen megtörténik — pontosabb kivitelben készülhetnek a ferde fogazású fogaskerekek.

A Bánhegyi- és Kövesdi-brigád közös tervében szerepel a tapasztalatcsere-látogatás olyan gyárakban, ahol új szerszámgépek készülnek. Bizonyosra veszik, hogy sok tapasztalattal gazdagodnának. Mindkét brigád elsőrendű feladatának tartja a fiatal szakmunkások tanítását, nevelését. A Kövesdi-brigádban dolgozó *Piri Jánost* például hozzásegítik a szakmunkásvizsga letételéhez.

A szocialista brigád címért versengő dolgozók világosan látják céljukat: *nem több és nem is kevesebb ez annál, amit pártunk márciusi határozata tűzött elénk, meggyorsítani hazánk szocialista építését.*

L—cz

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket.

38. számból: 113 038/1959. I/1. Az új termelői árrendszer bevezetésével érintett újítási és feltalálói díjak felülvizsgálata.

117 131/1959. I/1. Az újításokról és találmányokról szóló 29/1959. (V. 10.) Korm. sz. rendeletnek a 38/1957. (VI. 23.) Korm. sz. rendelettel szemben mutatkozó változásai.

113 898/1959. I/1. B. A mezőgazdasági termelőszövetkezetek patronálásának szabályozása.

115 398/1959. I. F.kv. B. A Magyar Államvasutak területén működő kölcsönös segítő takarékpénztárakkal kapcsolatos kérdések szabályozása.

116 564/1959. I. F.kv. B. Szálláshelyek használati díjának levonása.

106 158/1959. I/3. A. A betegségi biztosításra vonatkozó rendeletek ismerete terén tapasztalható hiányosságok megszüntetése a MÁV szolgálati helyeken.

31. számból: 118 626/1959. I/3. B. Vállalati többletered mény alapján évvégi üzemi jutalék folyósítása a vasúti közlekedésnél.

117 399/1959. I/2. B. Az utazószemélyzet szolgálati idejének csökkentése és a kapcsolatos bérügyi intézkedés végrehajtása.

Levelezőink írják a kongresszusi versenyről

Az utóbbi napokban mind több olyan levél érkezik szerkesztőségünkbe, amelyek a kongresszusi verseny eredményeiről adnak számot. Ezekből a levelekből gyűjtöttünk össze egy csokorravalót.

EGER állomás dolgozói figyelemreméltó eredményeket értek el a II. negyedévben. A fajlagos kocsimozgatást 105,2, a kocsitartózkodást 111,5, a kocsikihasználást 125, a személyvonatok menetrendszerű indítását 98,87, a tehervonatokét pedig 92,38%-ra teljesítették.

Az állomás az első félévi terv teljesítésénél 117,9%-ot ért el. A személy- és tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetésében elért sikerekért 4600 forint pénzjutalomban részesítették az állomás legjobb dolgozóit. *Galambos János* és *Tasi József* vonatvezetők nevét kell az elsők között említeni. Dicséret illeti *Nagy József* forgalmi szolgálattevő brigádját, mert tervüket átlagosan 107%-ra teljesítették. A kereskedelmi szolgálatnál a *Mata-brigád* jár az élen 136,1%-kal. *(Dobó Sándor párttitkár leveléből.)*

BERENTE állomáson is becsülettel helytállnak a vasutasok. Szép eredményekkel zárták az első félévet. A fajlagos kocsimozgatásban 113,1, a kocsitartózkodásban 105,7, a kocsikihasználásban 105,1, a tehervonatok terhelésében pedig 105,9%-ot értek el.

Júniusban megoldhatatlannak látszó problémát oldottak meg. A szénosztályozótól 1774 kocsira érkezett pótigénylés. Az állomás vezetői az igazgatóság kocsiintézőségével karöltve teljesítette a szénosztályozó pótigénylését. *(Krasznai László leveléből.)*

A MÁV HIDÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉGEN is élénk a versenyszellem. A dolgozók a pártkongresszus tiszteletére az élüzemszint túlteljesítését vállalták. Első félévi tervüket 115,5%-ra teljesítették, az önköltségi terv 5%-os csökkentésével szemben 13%-ot értek el, a termelékenységi tervnél 108% az eredmény. A sikerek elérésében a debreceni 17-es, a petőházi 21-es, a vámosgyörki 28-as és a villányi 20-as számú építésvezetőség járt élen. *(Müller János szb.-titkár leveléből.)*

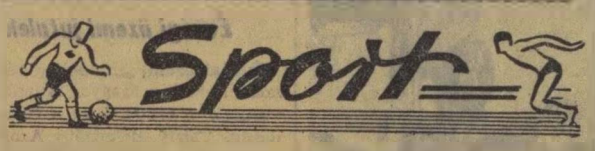
MOHÁCS ÁLLOMÁS kollektívája olyan vállalást tett, amely az élüzemszint teljesítését segítette elő. Igéretük nem maradt puszta szó. Kemény munkával ugyan, de az első félévben teljesítették az élüzem szintet. Különösen a kocsikihasználásban és a fajlagos kocsimozgatásban figyelemreméltóak az eredmények. A kocsikihasználás átlagát 6%-kal teljesítették túl. Ezt a rakodások jó megszervezésével, a szállítható felekkel való jobb együttműködés útján érték el. 1957. évhez viszonyítva a fajlagos kocsimozgatás egységidejét 13%-kal sikerült csökkenteniük. A munkában *Csokonya József* tolatásvezető és brigádja járt az élen, de sikeres munkát végeztek a szolgálattevők is. *(Várnai László leveléből.)*

A „Munka Vöröszászló"-val és a „10 éves felszabadulási serleg"-gel kitüntetett *Ferencvárosi Fűtőház* dolgozói több millió forint megtakarítását vállalták a pártkongresszus tiszteletére. Az első félév eltelte után nézzük meg röviden, hol tartanak a vállalások teljesítésében.

Az első félévi megtakarítás összege 5 584 362 forint. Tekintve, hogy a fűtőház dolgozói egész évre 8 130 000 forint megtakarítást vállaltak, a két szám összehasonlítása után nem nehéz megállapítani, hogy vállalásukat túlteljesítették.

A Ferencvárosi Fűtőház az élüzemszintet is túlteljesítette. Az egy mozdonyra eső napi haszonkilométer tervüket 107-ről 136 km-re, a fajlagos kocsimozgatási időt pedig 106 %-ra növelték. A 100 etkm tervüket 3%-kal teljesítették túl. A mozdony és kocsijavító műhely is túlteljesítette féléves tervét. A kocsijavítók fél év alatt nem kevesebb, mint 20 129 kocsit javítottak meg. *(Huszár József szb-titkár leveléből.)*

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest. VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály.



Jól sikerült Debrecen állomás szakszervezeti sportünnepélye

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága a társszolgálati ágak dolgozóinak bevonásával július 18-án jól sikerült sportünnepélyt rendezett a MÁV Előre sportlepén. A sportünnepélyre az állomás által patronált tiborszállási tsz labdarúgóit, sakkozóit és tekézőit is meghívták.

Az ünnepség az állomás fúvószenekarának pattogó indulójára — felvonulással kezdődött. A vasutas dolgozók együtt vonultak a tsz sportolóival.

Czeglédi Sándor SZB-titkár köszöntötte a sportünnepély résztvevőit, majd kezdetét vette a sportvetélkedés. Elsőnek a VIT jelvényszerző versenyre került sor. Ezt három labdarúgó-mérkőzés követte. Előbb az állomás kövérek és soványak csapatának játékán került a mintegy félezres nézősereg. A találkozó a jobb kondicióban levő kövérek 2:1 arányú győzelmével ért véget. Ezután az állomás fiataljai mérték össze tudásukat a tsz labdarúgóival. A mérkőzést a debreceniek nyerték 5:3 (1:3) arányban. A harmadik mérkőzésen a Debreceni MÁV Előre játszott a Debreceni Gördülőcsapágygyár NB III-as csapatával. A barátságos mérkőzés 3:3 arányú döntetlennel ért véget.

A mérkőzések alatt a tekepályán 27 résztvevővel egyéni versenyt bonyolítottak le. A győzelmet Oláh István szerezte meg. Asztaliteniszben 14-en mérték össze tudásukat. Horváth István (Rakodási Főnökség) végzett az első helyen. Sakkban előbb Romhányi István játszott szimultánt nyolc táblán, majd az egyéni versenyt rendezték meg 10 fővel. Itt Nagy Tibor lett a győztes.

A sportünnepély műsorszámainak szünetében és a befejezés után a zenekar szórakoztatta a dolgozókat, majd alkonyat után fellobbant a tábortűz lángja, amely körül sokáig zengett, szárnyalt a dal.

Farkas Imre
Debrecen

SPORTHÍREK

A constancai ifjúsági asztalitenisz Európa-bajnokságon négy második és öt harmadik helyezést értek el a magyar fiatalok. Az EB-n szereplő csapatban a Vasútépítők két fiatal játékosa, **Rózsás** és **Bíró** szerepelt a legjobban. Férfi egyesben Rózsás második, Bíró pedig harmadik lett. Férfi párosban is a Rózsás—Bíró pár végzett a második helyen.

A vízilabda újonc-bajnokság után az OB I tartalékbajnokságot is a BVSC pólózói nyerték.

A budapesti vívó-világbajnokságon részt vett vasutas vívók közül **Mendelényi Tamás** szerepelt a legjobban. Mendelényi kard egyéniben második helyen végzett **Kárpáti** mögött. Női törőzőink is megállták helyüket. Férfi törvívóink azonban a várakozáson alul szerepeltek. Tőlük többet vártunk, főként Czvikovszkytól és Kamuti Jenőtől.

A „Szabadság-Kupa" vasutas sakk-csapatversenyeket az idén augusztus 9-e és szeptember 20-a között rendezik meg. Egy-egy csapatban 8 versenyző indulhat. Az egyéni bajnokság is augusztusban kezdődik. A selejtezőket szeptember 25-ig, az elődöntőket pedig október 10-e és november 25 között kell lebonyolítani. A döntőre decemberben kerül sor.

A IX. vasutasnap jelentősebb eseményei

Augusztus 7-én 15 órakor nyílik meg a szakszervezet rendezésében *a IX. országos vasutas képzőművészeti kiállítás*, Budapest, VI., Népköztársaság útja 69. szám alatt.

Augusztus 8-án, szombaton 15 órakor a Parlament kupolacsarnokában sor kerül *a kormánykitüntetések és a Kiváló vasutas-jelvények átadására.*

Augusztus 9-én, vasárnap reggel 7 órakor a vasutas dolgozók küldöttsége *megkoszorúzza a gellérthegyi Felszabadulási emlékművet.*

Délután 14 órakor *nagyszabású kulturális és sportünnepély* kezdődik a BVSC Szőnyi úti sporttelepén. A kultúrműsorban a bratislavai vasútigazgatóság 95 tagú művészegyüttese is fellép. A sportpályán meghívásos atlétikai és kerékpáros versenyre, torna-, repülőmodellező bemutatóra, ejtőernyős célbaugrásra és labdarúgó-mérkőzésre kerül sor.

Vasárnap emlékeznek meg a *Budapest Keleti-pályaudvar fennállásának 75 éves évfordulójáról.* Ennek keretében kerül sor a vasutas modellező kiállítás megnyitására.

A vidéki események közül kiemelkedik augusztus 9-én a miskolci központi rendezvény. *A Tiszai pályaudvar és a járműjavító megnyitásának 100 éves évfordulójáról* több ezer vasutas részvételével emlékeznek meg. Ebből az alkalomból a pályaudvar főbejáratánál emléktáblát lepleznek le.

Példájuk követésre méltó

A hétköznapi munka végzése közben egyre gyakrabban találkozunk olyan vasutasokkal, akik a szolgálat mintaszerű ellátása mellett emberségből, becsületességből is jelesre vizsgáznak. Az alábbiakban ilyen dolgozókról szeretnénk megemlékezni.

Egy ceglédberceli házaspár július 21-én a 2724-es személyvonattal utazott Budapestről Bercelre. Hazaérve, meglepetéssel tapasztalták, hogy 3970 forintot tartalmazó pénztárcájuk hiányzik. Nagy volt az ijedelem. Miközben a kétségbeesett férj és feleség arról tanakodott, hogy mitévők legyenek, értesítették őket: a pénztárcát a 3970 forinttal együtt átvehetik Ceglédi állomás forgalmi irodáján. Ezt a nagy örömet *Süllős Béla* jegyvizsgáló, a becsületes megtaláló tartogatta a család számára.

•

Dr. Ujj László miskolci lakos június 27-én Budapestre utazott. Aktatáskáját, amely több értékes holmi között egy fényképezőgépet is tartalmazott, a vonatban felejtette. Két nap múlva, amikor hazafelé tartott, *Venczel Alajos* miskolci jegyvizsgálónak elpanaszolta, milyen nagy kár érte. *Venczel Alajos* megnyugtatta az utast, mert éppen ő találta meg a táskát és leadta Miskolc állomáson. Dr. Ujj László még másnap megkapta aktatáskáját, amiért levélben mondott köszönetet a jegyvizsgálónak.

•

A következő eset a miskolci —tiszai pályaudvar jegypénztáránál történt. Erdődi István budapesti lakos a nagy sietségben — a pénztárablakban felejtett 40 forintot. *Csernai Mária* jegypénztáros a pénzt félretette. Erdődi István táviratot, majd levelet küldött Miskolcra és kérte az állomásfőnökséget, hogy a bejárattól jobbra a második pénztárablakban felejtett visszajáró pénzét küldjék meg címére. A miskolciak hiánytalanul postára adták a pénzt.

Mintaüzem lett a Nyugati-pályaudvar Utasellátó-étterme

1959 első felében elért kiváló eredményéért mintaüzem címmel tüntették ki az Utasellátó 19-es melegkonyhás üzemét, a múlt évben újjáépített Nyugati-éttermet. Ezenkívül a 34-es melegkonyhás üzem (Déli pu.), a Déli elosztó és a *kapuvári* söntés érdemelte ki a megtisztelő címet.

Az Utasellátó 180 üzeme versengett a mintaüzem címért. Különösen a Nyugati-étteremnek volt nehéz dolga. Köztudomású ugyanis, hogy egy évvel ezelőtt még sok hiba volt az étteremben. Az akkori vezetők nem a szocialista vendéglátás építésére törekedtek. Ellenkezőleg, sorozatos visszaéléseket követtek el, amelyek később lelepleződtek.

Ilyen körülmények után vette át *Molnár Béla* 1958 október 1-én az üzem vezetését. A tapasztalt szakember vezetőtársaival együtt azon fáradozott, hogy rendet teremtsen az üzemben. Fáradozása sikerrel járt. Azóta megjavult a munkafegyelem, összehasonlíthatatlanul jobb a dolgozók között a kollektív szellem, udvariasabb a kiszolgálás.

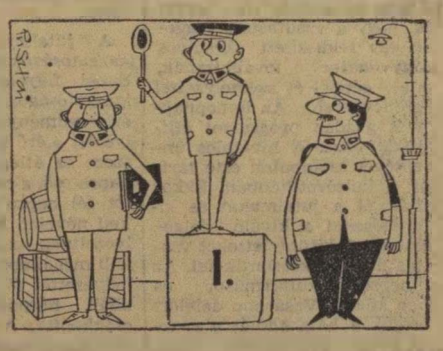
Persze azért akad javítani való. Az üzemben fokozott gondot kell fordítani a takarékosságra, a tisztaságra és a társadalmi tulajdon védelmére. De nem szabad megfeledkezni a dolgozók munkakörülményeinek állandó javításáról sem.

A mintaüzem ünnepségen *Szegő András*, az Utasellátó központ vendéglátó osztályának vezetője méltatta a megtett utat, majd néhány tanácsot adott a vezetőknek. A többi között felhívta figyelmüket, hogy növeljék az olcsó, a 10 forinton aluli ételek, a 14 forinton aluli borok és a hűsítő italok választékát.

Az ünnepség végén 6000 forint jutalmat osztottak ki 25 dolgozó között.

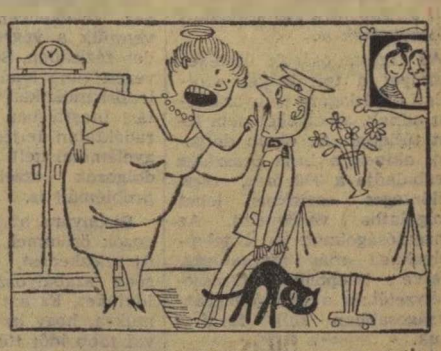
AUGUSZTUS 9: KILENCEDIK VASUTASNAP

— Janikám, mától a baloldalon megyek. Nem akarom eltakarni a kitüntetésedet.



— Húzza ki magát! Hadd lássák az utasok, hogy a mi állomásunkon van a legderekasabb forgalmista.

— Szégyelje magát! Pont a vasutasnapon késleltette meg a személyt. Jól elrontotta az ünnepi hangulatot.



— Aztán nehogy azon dbrándozz, hogy azért, mert vasutasnap van, elengedlek a barátaiddal kocsmázni!

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. AUGUSZTUS 17.

Az Elnöki Tanács, a Minisztertanács és a SZOT elnöke a vasutasok között a parlamenti fogadáson

Kitüntetések a IX. vasutasnap alkalmából

A IX. vasutasnap előestéjén, augusztus 8-án, bensőséges ünnepség színhelye volt a Parlament kupolacsarnoka. Mint minden évben, az idén is itt adták át a vasút legjobb dolgozóinak a kormány- és Kiváló vasutas-kitüntetéseket.

Az ünnepségen megjelent *Dobi István*, az Elnöki Tanács elnöke, *dr. Münnich Ferenc*, a Minisztertanács elnöke, *Somogyi Miklós*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT elnöke, *dr. Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára és közéletünk számos vezető személyisége.

A fényárban úszó kupolacsarnokban a Himnusz elhangzása után *Németh József* mondott rövid megnyitó beszédet. Méltatta a vasutasnap jelentőségét és az őszi forgalom nagy feladatairól beszélt.

Ezután Dobi István emlékezett meg a zord télben és tűző napon nagyszerűen helytálló vasutasokról. Megemlítette a vasút népgazdaságban elfoglalt szerepét, majd befejezésül további áldozatos munkára, az őszi forgalom sikeres lebonyolítására hívta fel a vasutasok figyelmét.

Az ünnepi beszédek elhangzása után *Dobi István* átnyújtotta a Munka Érdemrendet 4, a Szocialista Munkáért Érdemérmet 26, és a Munka Érdemérmet 28 vasutas dolgozónak. *Dr. Csanádi György* 98 dolgozónak adta át a Kiváló Vasutas kitüntetést.

Az ünnepség hivatalos része az Internacionálé hangjaival ért véget. A párt és a kormány képviselői ezután még sokáig időztek a kitüntetett vasutasok társaságában.

A parlamenti ünnepségen ott voltak a hazánkban tartózkodó belga, lengyel és olasz vasutas-küldöttek is, akik csodálkozva nézték és érdeklődéssel hallgatták, ahogy Dobi és Münnich elvtárs elbeszélgetett a kitüntetett vasutasokkal, s együtt koccintottak a további sikerekre.

— Ez a látvány is meggyőzött bennünket arról, hogy a magyar nép és vezetői között milyen szoros és szétválaszthatatlan a kapcsolat — mondották a parlamenti ünnepség után.

A IX. vasutasnap legkiemelkedőbb eseménye kétségtelen, a parlamenti fogadás volt. Erre a napra a fogadás valamennyi részvevője, de elsősorban a kitüntetettek, bizonyára mint felejthetetlen élményre gondolnak vissza.

Rattinger Ilona főkalauz, Pécs állomás jegyvizsgálója átveszi a Munka Érdemrendet Dobi Istvántól, az Elnöki Tanács elnökétől.
(MTI Foto, Bojár Sándor felv.)

Dr. Münnich Ferenc, a Minisztertanács elnöke a kitüntetettek egy csoportjával beszélget.
(MTI Foto, Vigovszki Ferenc felv.)

A IX. vasutasnap alkalmából Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára elhelyezi a megemlékezés és hála koszorúját a gellérthegyi Felszabadulási emlékműnél.
(MTI Foto, Bojár Sándor felv.)

A Landler Jenő Járműjavítóban kettős ünnep volt a IX. vasutasnap

Augusztus 8-án, szombaton délelőtt 10 óra után már az Elem utca bejáratánál feltűnt, hogy nagy ünnepre készülnek a Landler Jj. ÜV-ben. A nemzetiszínű és vörös zászlókkal feldíszített szabadtéri színpad felé valósággal özönlöttek az ünneplőbe öltözött dolgozók. Arcukon látszott, hogy izgatottan várják az ünnepség kezdetét. Érthető, hiszen az első félévben elért kiváló eredményeikkel — sorrendben nyolcadszor — elnyerték az élüzem címet.

Az ünnepség kezdetéig a zenekar és a dalárda szórakoztatta a nézőtéren helyet foglaló mintegy 1000 idős és fiatal munkást, asszonyt és gyereket. Ez idő alatt a meghívott vendégek megtekintették a műszaki körben megnyílt újítókiállítást, melyen az üzem 17 jelentősebb újítását mutatták be.

Az ünnepség 11 óra után néhány perccel kezdődött. A virágokkal és vörös drapériával feldíszített emelvényen helyet foglalt *Kelen Béla*, a Budapesti Pártbizottság titkára, *Pánti Béla*, a szakszervezet alelnöke, *Gróf József*, a szakszervezet titkára, *Tölgyes Lajos*, a KPM I/7. szakosztály vezetője, *Kerti Henrik*, a XIV. kerületi pártbizottság titkára, *Borbély Sándor*, a Budapesti Pártbizottság, *Tarján Szilveszter*, a csomóponti pártbizottság munkatársa, az üzem vezetői és a dolgozók képviselői.

Dobos Ferencnek, a szakszervezeti bizottság titkárának megnyitója után *Kelen Béla* mondott ünnepi beszédet.

— Az idén nem volt könnyű megszerezni a Landler Járműjavítónak az élüzem címet — mondotta a többi között. — A párt márciusi határozata az egész országban nagyobb eredmények elérésére ösztönözte a munkásokat és a dolgozó parasztokat egyaránt. Tehát most élüzemnek lenni nagyobb dicsőség, mint bármikor...

Az ünnepi beszéd elhangzása után *Tölgyes Lajos*, a 7. szakosztály vezetője és *Gróf József*, a szakszervezet titkára köszöntötte a nyolcszoros élüzem dolgozóit.

Az ünnepség végén került sor a kitüntetések és jutalmak átadására. Ketten Érdemes Vasutas-kitüntetést, tizennyolcan kiváló dolgozó jelvényt, 47 dolgozó pedig oklevelet kapott, majd 150 000 forint pénzjutalmat osztottak ki a legjobbak között. Ugyancsak ezúttal adták át a kongresszusi versenyben legjobb eredményt elért VIII. osztály részére az üzem vándorzászlaját, a második helyezett VI. osztály pedig oklevelet kapott.

Délután sportműsor és a csehszlovák vasutas kultúregyüttes szórakoztatta a kettős ünnepet ülő, nyolcszoros élüzem dolgozóit és családtagjait.

Tizennyolc hónapja élüzemszinten

Perzselően tűz a nap, de *Budapest-Józsefváros* állomás dolgozói ennek ellenére derekasan helytállnak. Elmúlt ugyan a vasutasnap, de a nagy tét, az őszi forgalom, s a kongresszusi verseny még annál is jobban tüzesíti a vasutasokat.

Samu Jenő tanácsos, állomásfőnök szerény ember de magabiztosan beszél, amikor a kongresszusi versenyre tereljük a szót.

— A budapesti pártbizottság felhívására pályaudvarunk dolgozói is megmozdultak — mondotta. — *Azóta élénk versenymozgalom bontakozott ki a brigádok között.*

Az állomásfőnök szavait tények bizonyítják. Immár 18 napja élüzemszinten dolgoznak és továbbra is arra törekszenek, hogy teljesítsék az élüzemszint követelményeit. A kongresszusi verseny állásáról *Castiglione Endréné*, személyzeti csoportvezető, a verseny egyik irányítója tájékoztat bennünket. Tőle tudtuk meg, hogy a dolgozók alapos megfontolás után vállalták, hogy a költségráfordítást a kongresszus tiszteletére 4 százalékkal csökkentik.

Hogyan sikerült ezt elérniök? A költségek csökkentése érdekében hogyan dolgoznak az egyes szolgálati helyeken?

A csarnoki szolgálati helyen, ahol az üzemeltetési költségek csökkentését a múlt évi 1 forint 1 fillérrel szemben 99 fillérre vállalták, métermázsánként napi 200 tonna gyorsdarabárut mozgatnak meg. Ebben a munkában *Lajkó István* fizikai dolgozó és *Kovács XVII. József* raktárnok, KISZ-tag jár élen.

A budapesti piacok, a bányavárosok ellátásáért

Sokan nem tudják, hogy Józsefváros dolgozóinak is nagy része van abban, hogy a zöldáru időben megérkezik a Nagyvásártelepre, a budapesti piacokra és a bányavárosokba. Hogy a zöld- és gyorsanromló áru a vagonokból azonnal a gépkocsikra kerüljön, az I. raktár legjobb dolgozói: *Kiss I. János, Katona II. János, Kocsis Károly* elismerésreméltóan megjavították munkájukat.

Hatalmas tömegű árut kell az I. raktárnál megmozgatni. Percnyi szünet közben tudtuk meg, hogy a raktári dolgozók az egy mozdított q-ra eső költség csökkentését az 1958. évi 1 forint 31 fillérhez viszonyítva 1 forint 29 fillérre vállalták.

Amint végigmentünk a nagyforgalmú pályaudvar területén, a szállítmányozási dolgozókhoz is eljutottunk. A gyorsdarabáruk házhozszállítása, a filmszállítmányok forgalmának lebonyolítása, az életet mentő gyógyszerek szállítása mind-mind itt bonyolódik le. Az egyik dolgozótól megtudtuk, hogy ők *100 ezer forintot akarnak megtakarítani a kongresszus tiszteletére!*

KISZ-fiatalok az élen

Az állomás dolgozói között szép számmal akadnak olyan fiatalok, akik munkájukat példamutatóan, balesetmentesen látják el. *Belecz József* kiszista nevét a legjobbak között emlegetik. De a többiek is eredményesen, példamutatóan munkálkodnak. A többi között vállalták az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentését. Munkájuk eddig eredménnyel járt. Az idegen kocsik tartózkodási ideje 4—6 órával csökkent. Ebben a munkában *Tordai Ferenc* KISZ-titkár járt élen.

Az eredmények kivívásában nagy szerepe van a *Heincz József* kereskedelmi főnök vezetésével működő önköltségcsökkentési bizottságnak. Tervszerű munkával eddig *567 299 forintot* sikerült megtakarítaniuk.

Halácsi Dezső

Műszaki modellező kiállítás a Keleti-pályaudvar kultúrvárótermében

Hazánkban meglehetősen hosszú időre nyúlik vissza a modellezés. 1884-ben Lédács István pásztorfiú fából faragott ki egy mozdonymodellt. Az ügyeskezű pásztorfiú később a MÁVAG-ba került. A modellezőmozgalom azonban a közlekedésben nem tudott kibontakozni. Igy csak elvétve hallottunk vasúti mozdonyokat, személy- és teherkocsikat és egyéb közlekedési eszközöket fabrikáló ügyeskezű mesterekről.

Szakszervezetünk elnökségének támogatásával a téli hónapokban újjászerveződött a szétziláltan működő műszaki modellező szakkör, amely fél év alatt szép eredményeket ért el. Kézirat formában folyóiratot adnak ki, folyamatosan kiépítik a kapcsolatokat a külföldi modellezőkkel.

De a legnagyobb eredmény kétségtelenül ez az első kiállítás. A szakosztály mintegy 200 modellt állított ki a Keleti-pályaudvar kultúrvárótermében, amelynek többsége működik is.

A jól megrendezett kiállítást — amelyet *Gróf József* elvtárs, a szakszervezet titkára augusztus 7-én nyitott meg — augusztus 20-ig lesz nyitva — naponta több százan tekintik meg. A jó rendezésért feltétlen dicséret illeti a szakosztály vezetőit, a Közlekedési Múzeum vezetőjét és munkatársait.

A kiállítást a vasútmodellezés szélesebb körű kibontakoztatása első lépcsőjének tartják a lelkes kiállítók, akiket a több éves közöny sem akadályozhatott meg tevékenységükben. Legközelebbi céljuk: *minél több dolgozóval megszerettetni a vasútmodellezést, továbbá egy modellpálya építése, amelyet a jövő vasutas-szakemberei minél hatékonyabb kiképzésének szolgálatába kívánnak állítani.*

Sok sikert a fáradozásukhoz!

Vezérigazgatói elismerésben részesültek

Gyöngyös állomáson 150 vasutas teljesít szolgálatot. Valamennyien lelkiismeretes munkát végeznek. Ennek köszönhető, hogy az állomás másfél év óta élüzem szinten dolgozik, s az első félévben elért jó eredményekért vezérigazgatói elismerésben részesült.

Az állomás azzal is dicsekedhet, hogy a dolgozók körében jó a kollektív szellem. Nincsenek nézeteltérések, súrlódások. A pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny alatt kialakult jó közösségi szellemnek feltétlenül nagy része van abban, hogy az élüzemszint követelményeit 105% helyett 108,9%-ra teljesítették.

Bezzeg Lajos
pártitkár, Gyöngyös

A kongresszusi verseny új hajtásai a dombóvári fűtőházban

A kongresszusi versenymozgalom hatására a dombóvári fűtőháznál is új szellem, új légkör bontakozott ki a dolgozók között. Az utóbbi időben sokkal nagyobb a felelősségérzet a tervek teljesítéséért, mint korábban volt. A dolgozók készséggel segítik egymást, felelősséget éreznek nemcsak maguk, hanem társaik munkájáért is. Az egészséges versenyszellem eredményeképpen alakult meg *Magyar Sándor* géplakatos vezetésével az első olyan brigád, amely a szocialista brigád cím megszerzéséért indult harcba. A brigád tagjai nemcsak a tervek teljesítésében akarnak élenjárni, hanem azt is célul tűzték ki, hogy foglalkoznak a fiatalokkal.

Magyar Sándor lakatos-brigádja alig két hete indult harcba a szocialista brigád cím megszerzéséért, máris nagyszerű eredményeket ért el a tervek teljesítésében.

Németh Lajos
párttitkár, Dombóvár, Fth.

Minden eddigit felülmúlt a IX. képzőművészeti kiállítás sikere

Nagy érdeklődés mellett nyitotta meg kapuját a vasutasnap tiszteletére megrendezett *IX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás.*

A már hagyományos tárlaton pályamunkások, lakatosok, mozdonyvezetők stb. mutatták be alkotásaikat. Olyanok festményeivel, szobraival találkozhattunk, akik a napi fáradtságos munka után a vasutas képzőművészeti körökben ecsetet, vésőt fognak, hogy a képzőművészet eszközeivel fejezzék ki érzéseiket, gondolataikat a maguk szórakozására, mások gyönyörködtetésére.

Látogatók a kiállító teremben. (Kovács Géza felv.)

Közel kétezer azoknak a vasutasoknak a száma, akik a *Budapesten, Miskolcon, Szegeden* és *Szombathelyen* működő képzőművészeti körben szaktanárok vezetése mellett alkotnak, tevékenykednek, fejlesztik tehetségüket.

Különösen a téma-gazdagság megkapó

Az idén a kiállításra beérkezett 468 mű nehéz feladat elé állította a zsűrit, hisz a kiállítási terem is korlátozta a kiállítható művek számát. Nyugodtan mondhatjuk, hogy még soha ilyen gazdag anyag nem szerepelt a vasutas képzőművészeti kiállításon. 138 olajfestmény, 80 akvarell, 22 szobor és a 16 éven aluli gyermekek 15 képe került kiállításra.

A kiállítás gazdagságát nemcsak a kiállított művek száma jelzi. Megkapó a vasutas képzőművészek témagazdagsága. Aki figyelmesen szemléli az optimizmust árasztó kiállítást, az képet kap a magyar nép megváltozott életéről. Örvendetesen szaporodott azoknak a műveknek a száma, amely a vasutasok mozgalmas életét, felelősségteljes munkáját ábrázolja. Különösen *Ficzere László Fűtőházi szénszerelő* című alkotása, *Bucsi Lajos Csendélet* kompozíciója, *Gomola József Rakodás* c. festménye tetszett. A szobrok közül *Gelencsér József Térfelvigyázója* aratott megérdemelt sikert.

A szépen megrendezett, tartalomban színvonalas kiállítás a képzőművészeti körök vezetőit, tanárait is dicséri. Eredményes munkájukat nemcsak a körök tagjainak sikere bizonyítja, hanem egy-egy kiállított művük is. *Fejes Gyula Miskolci vasutasezred és Uttörőtábor reggel* c. festménye, *Kling György csendéletei, Szőke Győző* és *Jaksa István* nevében *Gróf József* titkár üdvözölte a megjelenteket, majd *Kaszás István*, a kultúrnevelési osztály vezetője méltatta a kiállítás jelentőségét. Ezután *Gróf* elvtárs — a zsüri javaslata alapján átnyújtotta a szakszervezet elnökségének díjait.

Díjat nyert alkotások

Festészetben első díjat nyert *Ficzere László*, II. díjat *Bucsi Lajos*, III. díjat *Gomola József* és *Pál Margit*, IV. díjat *Bottyán János*.

Szobrászatban az első díjat nem adták ki. II. díjat *Gelencsér József*, III. díjat *Szemők György* alkotása nyerte. Grafikában is *Ficzere László* műve vitte el a pálmát. Ugyancsak első díjjal jutalmazták *Söprü Ferenc*, II. díjjal *Baloghné Szentirmai Erzsébet* művét. A gyermekmunkáknál az első díjra *Kiss Attilát* tartották érdemesnek. II. díjat kapott *Kalmár Mária*, III. díjat *Rigó József*.

Kirhemayer Károly, Kling György, Molnárné Kristóf Ágnes, Szőke Győző, Jaksa István a képzőművészeti körök szervezésében és az oktatásban végzett eredményes munkájukért részesültek jutalomban.

Ezenkívül több oklevelet is kiosztottak a tehetséges vasutas képzőművészek között.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

32. számból: Felhívás a vasutas dolgozókhoz.

115 999/1959. I/3. B. Az államvasúti dolgozók Fegyelmi Szabályzatának módosítása.

111 484/1959. AI. C. A MÁV-nál termelődő és üzemi célra már nem szükséges hulladékfa kiszolgáltatása háztartási célra.

33. számból: 608/1959. Titk. A társadalmi tulajdon védelmének megszilárdítása.

118 933/1959. I/2. B. Sugárártalomnak kitett dolgozók pótléka.

119 514/1959. I/2. B. Munkaidőcsökkentés bevezetése egyes, egészségre ártalmas munkaterületeken.

34. számból: 120 350/1959. I/2. B. A 131 829/1959. I/4. B. sz. Végrehajtási Utasítás módosítása. („Kiváló dolgozó" kitüntetés adományozása.)

119 561/1959. I/2. C. A Társadalom és Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat (TIT) rendezésében „Vasúti közlekedés" c. szabadegyetemi előadássorozat megszervezése.

120 074/1959. I/2. B. A honvédelmi hozzájárulásról.

ILLETÉKESEK FIGYELMÉBE

Az állomásokon nem ritka látvány, hogy a dolgozók rangjelzés nélkül viselik az egyenruhát, svájci sapkában teljesítenek szolgálatot. Ilyen felemás öltözetű vasutasokat *Dombóvár* állomáson is lehet látni. Sokan azt hihetnék, hogy egyesek hanyagságból nem öltözködnek fel a szabályoknak megfelelően. Először én magam is erre gondoltam. Csakhamar kiderült, hogy tévedtem. Ahány szabálytalan öltözetű dolgozóval beszéltem, az mind elmondta, hogy: hosszú hónapok óta nem kapja meg sapka és rangjelzés járandóságát. Vannak olyanok, akiknek már 3—4 sapka is esedékes.

Sokszor az új ruhákhoz sem tudja a rangfokozati jelzéseket a szertár kiadni. Hogy miért? Állítólag ők is keveset kapnak. Ha ez így folytatódik, akkor lassan nem lehet majd megkülönböztetni az utast a szolgálatban lévő vasutastól.

Bódogh Mihály SZ. B. titkár
Dombóvár

Kellemesen gondolok Szántódra

Két hetet töltöttem családommal a szakszervezet balatonszántódi üdülőjében. Nem először jártam üdülőben, mégis meglepett az a figyelmesség, gondoskodás, amellyel a gondnok és a személyzet a pihenő dolgozókat körülveszi. Ujonnan festett, ragyogóan tiszta szobák, ízletes, változatos ellátás szinte kiegészítője a kedves gondoskodásnak.

A két hetet sokáig nem tudjuk feledni. Köszönet érte a szakszervezetnek.

Szegvári György SZB-titkár,
Murakeresztúr.

Miről tárgyaltak a drezdai közlekedési napokon

A drezdai Közlekedési Főiskolán a közelmúltban rendezték a közlekedéstudomány művelőinek kétévenként szokásos összejövetelét, a drezdai *közlekedési napokat*. A tanácskozásokon az NDK szakemberein kívül részt vett a *Szovjetunió*, a szocialista államok és néhány nyugati ország küldötte is. Többek között a *Német Szövetségi Köztársaság* számos szakembere.

Az összejövetelről *Szentgyörgyi Károly*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet igazgatója a következőkben tájékoztatta munkatársunkat:

— A kongresszust *dr. Günther* professzor, a főiskola rektora nyitotta meg, ismertetve a kongresszus hagyományait, célját, feladatát. Az üdvözlések után *dr. Potthoff* professzor, a főiskola tanára tartotta a bevezető előadást: *„Áramlatok az áruforgalom összetételében"* címmel.

Egyébként mintegy 30 előadás hangzott el, a közlekedés legfontosabb problémáiról. *A vasúti közlekedést érintő fontosabb témakörök a következők voltak:* a közlekedési ágak közötti együttműködés, a forgalom növekedésével kapcsolatos kapacitásbiztosítás kérdései, önköltségcsökkentés, a rakodás gépesítése, korszerű teherkocsik, korszerű távközlő- és biztosítóberendezések, automatizálás, rendezőpályaudvarok korszerűsítése.

— Az előadások között szerepelt *dr. Kádas Kálmán* professzor *„A reálköltség és díjszabás kérdései a közlekedés kooperációjában"* című előadása. A hozzászólók között *dr. Czére Béla*, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet osztályvezetője *„Módszer a kisforgalmú vasúti mellékvonalak önköltségének megállapítására"* címmel ismertette a Magyarországon végzett vizsgálatok eredményeit. Rajta kívül a magyar delegáció részéről felszólaló *Ertl Róbert*, a MÁV Vasúttervező ÜV. főmérnöke, *Fekete György*, a MAHART főmérnöke, *Kerkápoly Endre* egyetemi docens és *Szegő Ferenc* tervezőmérnök hozzászólása élénk érdeklődést váltott ki.

A záróülésen *Erik Kramer* közlekedésügyi miniszter foglalta össze a kongresszus munkáját.

A tanácskozás berekesztése után a közlekedésügyi miniszter Berlinben vendégül látta a külföldi részvevőket, akiknek *bemutatták a nyomtáv átállítós teherkocsikkal végzett kísérleteket.* Különleges vágányon tolják át a vonatot, miközben a kerékpárok a rendes nyomtávról széles nyomtávra (vagy vissza) önműködően beállnak. Átrakásra, vagy a kerékpáros (forgóvázak) kicserélésére tehát nincs szükség, a kocsik mindkét nyomtávon közlekedhetnek. A kísérletek eredménye biztató.

A szakszervezet központi vezetősége kulturális határozatának egyesztendős mérlege

1958. június 27-én szakszervezetünk központi vezetősége foglalkozott a vasutasok kulturális helyzetével. Az ott hozott határozat hosszú időre megszabta a tennivalókat. Azóta tizenhárom hónap telt el. Vajon mi történt ez idő alatt a dolgozók kulturális színvonalának emelése érdekében?

Számos jó kezdeményezés, fontos intézkedés született.

Budapesten a vasutas csomóponti pártbizottság — párt- és szakszervezeti aktívákból, szakmai vezetőkből — társadalmi bizottságot szervezett a közoktatás irányítására, segítésére. Területi bizottságaink az igazgatóságok felelős vezetőinek bevonásával közoktatási és kulturális bizottságot szerveztek. Több csomóponton hasonló munkabrigádok jöttek létre. Kultúrotthonok, góckönyvárak és számos nagyobb szakszervezeti bizottság egyéves kultúrnevelési program alapján végzi munkáját. Sok helyen szb-ülésen rendszeresen megvitatják a kultúrnevelési munka helyzetét, s a feladatokról a bizalmiakat is tájékoztatják, így számtalan javaslat kerül felszínre, amelyek segítik a kultúrmunkát jobbá tenni. Különösen figyelemre méltó kezdeményezések születtek a pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyben. A Landler Jenő és más járműjavítóban a szocialista brigád címért folyó verseny részvevői a termelési feltételek mellett, művelődési célok elérését is célul tűzték.

A könyvtárak látogatottsága egy év alatt mintegy 8—10 százalékkal, helyenként még ennél is nagyobb arányban növekedett.

Tíz hónap alatt az ország területén 100 letéti könyvtár kezdte meg működését. A szombathelyi Ady Endre Kultúrotthon könyvtárából 846 olvasó 12 777, a Landler Jenő Járműjavító konyvtárából 940 olvasó 15 151 kötet könyvet kölcsönzött az év első felében.

Egyes igazgatóságok területén a tudományos ismeretterjesztésben is előrehaladás tapasztalható. Az elmúlt oktatási évben 10 munkásakadémia működött. Közülük kiemelkedett a Szombathelyi Járműjavító szakszervezeti bizottsága által szervezett akadémia, ahol 192 dolgozó látogatta rendszeresen az előadásokat. A dolgozók között végzett véleménykutatás alapján számos szakszervezeti bizottság indított több előadásból álló ismeretterjesztő sorozatot.

A határozat nyomán egyes kultúrotthonokban a szülőknek gyermeknevelési gondjaikban is segítettek. Az Utaselátó szakszervezeti bizottsága például megszervezte a szülők iskoláját. A szombathelyi Ady Endre Kultúrotthonban a gyerekek részére szervezett 15 foglalkozáson 2305, Nagykanizsán 10 előadáson 1937, a tapolcai kultúrotthonban 7 foglalkozáson 3139 gyerek vett részt.

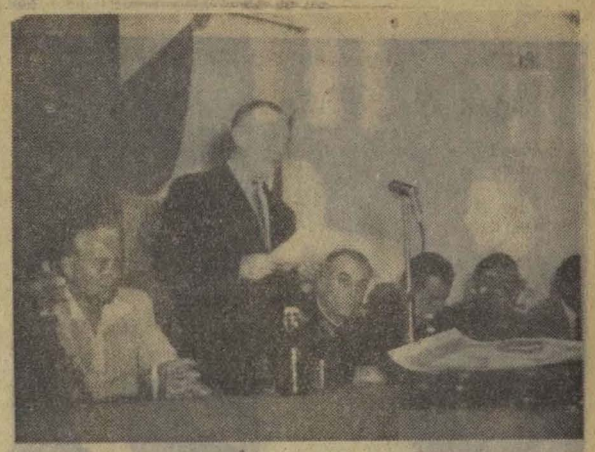
A közoktatásban is nagyot léptünk előre. A szakszervezeti bizottságok jó munkáját is dicséri, hogy a legutóbbi években — évente — 800—900 vasutas dolgozó végezte el az általános iskola valamelyik osztályát. Az 1959/60-as tanévben közel 10 000 dolgozó tanulására számíthatunk. A szombathelyi járműjavítóban 150, Szombathely állomáson 80, Szeged állomáson 90, Kistelek állomás 50 dolgozója közül 23, Békéscsabán 55, Miskolcon 56, Sátoraljaújhelyen 45 dolgozó jelentkezett továbbtanulásra, hogy csak néhány példát említsünk.

Sokat tettünk a KV határozatának végrehajtásáért, de ne feledjük, hogy akadnak helyek, ahol nem ismerik a párt művelődéspolitikáját, ahol nem tevékenykednek eléggé a határozat végrehajtásáért. Rajtunk múlik, hogy ezt a hibát a dolgozók érdekében megszüntessük.

Kovács János

Megyénk élet

Jubileumi ünnepség a Keleti-pályaudvaron



Ródönyi Károly vezérigazgatóhelyettes ünnepi beszédét mondja. (Németh Gyula felv.)

1884. augusztus 16-án adták át a forgalomnak *Rochlitz Gyula* MÁV főfelügyelő, műépítész monumentális alkotását, Pest—Buda legnagyobb pályaudvarát, a Keleti-pályaudvart.

A 75 éves jubileum alkalmával a Keleti-tömb dolgozói emléktáblával adóztak Rochlitz Gyula emlékének. A márványtáblát augusztus 6-án az indulási csarnokban *Vas Lajos* állomásfőnök leplezte le ünnepélyes külsőségek között.

Rochlitz Gyula, a kiváló szakember alkotásáért méltán vívta ki az utókor hálját és elismerését. A 16 800 négyzetméter területű állomásépület a fedett perroncsarnokkal, a 43 méter magas, 20 méter széles olasz reneszánsz-stílusú főkapuval világhírnévre tett szert.

Az emléktábla leleplezése után a pályaudvar kultúrtermében folytatódott a jubileumi ünnepség. A tágas teremben helyetfoglaló vasutasok és meghívott vendégek előtt *Ródönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes mondott beszédet. Ugyszólván az építés kezdetétől napjainkig ismertette a Keleti-pályaudvar történetét, majd így fejezte be beszédét:

— *A pályaudvar homlokzatát ma állványerdő övezi, s az állványokon hetek óta építőmunkások szorgoskodnak. Kezük nyomán hamarosan régi szépségében pompázik majd a főépület homlokzata. Ezzel azonban korántsem fejeződik be a munka. A 75 esztendős pályaudvar szépítése, korszerűsítése és bővítése gondosan kidolgozott tervek alapján az elkövetkezendő években is tovább folyik.*

Ezután egy kedves, őszhajú vendég, *Rochlitz Béla* okleveles mérnök, Rochlitz György műépítész unokaöccse ismertette nagybátyja élettörténetét, a Keleti-pályaudvar építésének körülményeit.

Mint kiderült, a kiváló műépítész személyesen irányította s az akkori technikai viszonyokhoz képest rekord idő, másfél év alatt felépítette a hatalmas pályaudvart.

A jubileumi ünnepség végén a vezérigazgatóhelyettes elvtárs a jó munka elismeréseképpen a *Keleti Villamosfenntartási Főnökség* vezetőjének átadta az élüzem cím elnyeréséről szóló oklevelet. *Az állomás, a fűtőház, a műszaki kocsiszolgálat s az anyagszerkezelési szolgálat* vezetőinek pedig a vezérigazgatói dicséretről szóló oklevelet nyújtotta át, majd kiosztotta a jutalmakat.

15 dolgozó részesült Érdemes Vasutas kitüntetésben, illetve pénzjutalomban. Ezután 30 olyan dolgozó, aki megszakítás nélkül több mint 32 év óta dolgozik a Keleti-tömb valamelyik szolgálati ágánál, emléklapkettet és oklevelet, további 62 dolgozó pedig az első félévben elért eredményes munkáért emléklapot kapott.

A jubileumi ünnepség az Internacionálé hangjai mellett ért véget.

Komló állomás dolgozói becsülettel helytálltak az első félévben

Komló állomás dolgozói a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásukat — amely 1 százalékkal magasabb az élüzemszint követelményeinél —, 105 százalék helyett 107,6 százalékra teljesítették. A jó munka elismeréseképpen az állomás vezérigazgatói dicséretben és a vele járó pénzjutalomban részesült.

A komlói vasutasok különösen a fajlagos kocsimozgatásban értek el jó eredményt. Tervüket 111,1 százalékra teljesítették. A kocsikiállítások biztosítása érdekében jelentős mértékben növelték a teherkocsik kihasználását. A 22,5 tonnás tervvel szemben 24,5 tonnás eredményt értek el. Az irány- és közvetlen vonatok átlagos terhelése pedig 1100—1150 tonna között váltakozik. Ez a bázis-időszak eredményével szemben 30—35 tonnás átlagos terhelésnövekedést jelent.

Ezeket az eredményeket nem könnyen érték el, keményen meg kellett dolgozniok a sikerért. A brigádok közül a Táncsics járt az élen. Teljesítményük minden hónapban elérte a 105 százalékot. Az állomás dolgozóinak jó munkáját bizonyítja még, hogy a személy- és tehervonatok menetrendszerű közlekedtetéséért 6000, a fajlagos kocsimozgatásban elért eredményükért 4800, a tehervonatok jó kihasználásáért pedig 2000 forint pénzjutalmat kaptak.

Várnai László
Pécs

A Munka Vörös Zászló Érdemrenddel tüntették ki Miskolc csomópontot

Kettős ünnepet ültek augusztus 9-én a miskolci vasutasok: a IX. vasutasnapot, valamint a Tiszai-pályaudvar és a járműjavító 100 éves jubileumát.

A díszelnökségben helyet foglalt *Rónai Sándor*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, az országgyűlés elnöke, dr. *Csanádi György*, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Németh József* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Prieszol József*, a Borsod megyei pártbizottság első titkára, *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára, *Bajusz Rezső* és *Maczkó István*, a pártközpont munkatársai, a vasúti főosztály több szakosztályának vezetője, Miskolc város több közéleti személyisége és sokan mások.

A miskolci vasutasok nevében *Pásztor Pál*, az igazgatóság vezetője üdvözölte a vendégeket, majd átadta a szót *Németh József* miniszterhelyettesnek, a jubileumi ünnepség szónokának.

Németh elvtárs bevezetőjében hangsúlyozta a kettős ünnep jelentőségét, majd a miskolci vasutasok helytállásáról, eredményes munkájáról beszélt.

— *A miskolci vasutasok kiváló eredményeket értek el az első félévben* — mondotta többek között. — *A Tiszai-pályaudvar, a járműjavító, az építési főnökség, a diósgyőri fűtőház és a T. B. F. F. elnyerte az élüzem címet. A miskolci fűtőház, az Ó-miskolci és a diósgyőri pályafenntartási főnökség pedig vezérigazgatói elismerésben részesült.*

Az ünnepi beszéd után *Rónai Sándor* elvtárs emelkedett szólásra.

— *Vasutasaink derekas munkát végeznek* — mondotta. — *Elsők között álltak helyt az ellenforradalom utáni napokban, s helytállnak ma is az egyre növekvő szállítási feladatok végrehajtásában. Éppen ezért most, a IX. vasutasnapon, amikor az egész ország népe ünnepli a vasutasokat, örömmel nyújtom át a Tiszai-pályaudvar és a járműjavító 100 éves fennállásának évfordulóján Miskolc csomópontnak a Munka Vörös Zászló Érdemrendet. Ugyanakkor az MSZMP Politikai Bizottsága, a forradalmi munkás-paraszt kormány, az Elnöki Tanács és a magam nevében további eredményes munkát, sok sikert és jó egészséget kívánok önöknek az elkövetkező időkre.*

Beszéde után átnyújtotta a csomópont szolgálati főnökeinek a Munka Vörös Zászló Érdemrendet, majd kormánykitüntetést adott át 13 dolgozónak.

Szocialista Munkáért Érdemérem kitüntetésben részesült: Homolya Lajos v. főellenőr, *Nacsa István* v. pályamester és *Szakál Sándor* ellenőr. *Munkaérdemérmet kapott: Erdélyi János* m. felügyelő, *Fodor Barnabás* v. főellenőr, *Répási László* v. főellenőr, *Szabó Pál* m. vez. főmunkamester, *Szolnoki Mihály* főváltókezelő, *Bertalan István* m. főintéző, *Beluzsár István* vez. munkás, *Gyarmati Jenő* üzemmérnök, *Zaránai Bertalan János* ellenőr, *Simon László* vez. főellenőr, *Hudák Dániel* m. ellenőr, *Kaposvári József* ellenőr, *Harmati Zoltán* m. vez. főellenőr, *Sánta Barnabás* vez. szakmester.

Rónai Sándor, az országgyűlés elnöke az MSZMP Politikai Bizottsága és a forradalmi munkás-paraszt kormány nevében köszönti a Tiszai pályaudvar és a járműjavító 100 éves jubileumát ünneplő miskolci vasutasokat

A MÁV dolgozói a 100 éves évforduló alkalmából márvány emléktáblát helyeztek el a pályaudvar főbejáratánál

(MTI Fotó Bojár Sándor felvételei)

Mechanikus szénlapátoló berendezést szerkesztettek a Nyugati-pályaudvar rakodógép-javító műhelyében

A vasúti kocsik kirakásának gépesítésével évek óta foglalkoznak a szakemberek. Eddig négy géptípust készítettek, de azokat csak a gabonaneműek kirakásánál használták. *Lukács Gyula* és *Juhász Péter* műszaki felügyelők, többszörösen kitüntetett újítók új géptípust, mechanikus szénlapátoló berendezést készítettek. Ezzel más ömlesztett állapotban szállított kocsirakományokat, homokot és sódert is ki lehet rakni. Az ötletes konstrukciójú, villamosmeghajtású, távvezérlésű lapát segítségével nyolc óráról másfél órára csökkentik a vagonok kirakási idejét.

Az első mechanikus szénlapátoló berendezést augusztus 6-án a Nyugati-pályaudvar rakodó-gépjavító műhelyében mutatták be a Közlekedés- és Postaügyi, a Kohó- és Gépipari Minisztérium és a Vasúti Főosztály szakembereinek, valamint a sajtó képviselőinek.

A vasutasnapon kitüntetettek névsora

Munkaérdemrend kitüntetést kaptak:

Papp Károly ig. helyettes KPM I/6. Szako., Unyi Béla m. főtan. KPM I/6. Szako., Csamangó Henrik főigazgató Bp. Igazg., S. Kovács István főintéző Záhony.

Szocialista Munkáért Érdemérem kitüntetést kaptak:

Háver József v. főmunkamester Szolnok, Varga József v. mozdonyfűtő Záhony, Posch Pál főmozd. fűtő Bp. Ferencváros Fth., Lánc József főint. BVKH, Bite János v. főmunkamester Szeged Fth., Valter Ferenc m. főfelügy. KPM I/7. Szako., Kovács Antal v. főmunkamester Szeged Távközlő és Bizt. berend. Fennt. Főn., Molnár László főint. KPM I/2. Szako., Kiss Imre v. munkás Pécs, Jaksa Sándor főmunkamester Pécs Pft. Főn., Keserű János v. főmunkamester Debrecen Távközlő és Bizt. berend. Fennt. Főn., Halász Mihály felügy. Bp. Ig. Katonai Száll. o., Mészáros II. István int. Bp. Ferencváros, Óvári János főint. Bp. Keleti pu., Láng Béla főint. Szerencs, Sárvári János v. főellenőr Északi Jj. ÜV., Török Bálint munkamester Debrecen Déli Pft., Vékeleti Emma int. Rákospalota—Ujpest, id. Torma Ernő m. felügy. Bp. Józsefváros Pft., Vasecz Antal főfelügy. KPM I. Vas. Főoszt., Tőke Kálmán főtiszt Veszprém MSZMP Vasúti Csomóponti PB., Turba Sándorné főfelügy. KPM I/2. Szako., Tóth István előmunkás Sátoraljaújhelyi Pft. Főn., dr. Nyíró József v. titkár MÁV Tüdőgyógyintézet, Szőke Sándor ellenőr Debrecen, Szántó István főint. GYSEV Szem. és Munkaügyi Oszt.

Munkaérdemérem kitüntetést kaptak:

B. Nagy Gábor m. munkamester Debrecen Fth., Csóti István főint. KPM I/Főkönyvelőség, Takács Károly tiszt Bp. Nyugati pu., Szabó József főkocsirendező Sztálinváros Dunai Vasmű, Szőcs István m. főtan. KPM I/7. Szako., Szatharda Gyula int. Békéscsaba, Schaller Gyula m. ellenőr Bp. Távközlő Fennt. Főn., Heckenast László üzemmérnök Bp. Ferencváros Pft. Főn., Aradi Pál segédtitkár KPM I/5. Szako., Kiss János m. ellenőr Távközlő és Bizt. ber. Ép. Főn., Pálmai György m. vez. főellenőr Székesfehérvár Fth., Darazsac Ferenc mozd. felv. Pécs Fth., Gyimesi József m. vez. főellenőr Nyíregyháza Fth., Szöllősi Ferenc int. Debreceni Ig. Anyagoszt., Tomori Endre mozd. felvigy. Celldömölk Fth., Timár József v. szakmester Komárom Fth., Nagy László titkár Landler Jenő Jj. ÜV., Borbély István főkocsirendező Pápa, Rajnicz Ilona főkalauz Pécs, Kovács Gyula v. főszakmester Utasellátó ÜV., G. Kiss Mihály mozd. felvigyázó Dombóvár Fth., Bárányos Mihály főváltókezelő Bp. Kelenföld, Pál Szabó Károly v. szakmester Szolnoki Jj. ÜV., Sári Antal m. intéző KPM I/6. Szako., Balogh Mihály v. szakmester Debreceni Jj. ÜV., Szilágyi Orbán ellenőr Bp. Soroksári út áll., Bocsi Sándor csap. vez. előmunkás Celldömölk Ep. Főn.

Az iraki szakszervezetek csatlakoztak az SZVSZ-hez

Júliusban tartották *Bagdadban* az Iraki Szakszervezetek *Általános Szövetségének* első kongresszusát, amely felhívást intézett az összes munkásokhoz, hogy támogassák a szakszervezetek küzdelmét az ország függetlenségének megerősítéséért, a békéért és a jobb munkakörülményekért.

A határozat hivatkozik a *Szovjetunió* és *Irak* között létrejött gazdasági egyeményre, amely ékesszólóan bizonyítja a szocialista országokkal való kapcsolatok előnyeit.

A kongresszuson jelentették be, hogy az *Iraki Szakszervezetek Általános Szövetsége* csatlakozott a *Szakszervezeti Világszövetséghez.*

TÍZÉVES AZ ALKOTMÁNY

Népköztársaságunk alkotmánya augusztus 20-án tölti be születésének 10. évét. Ezen a napon munkások és parasztok baráti találkozóitól lesz hangos az ország. A város követeket, munkásokat küld a falura. Ugyanakkor meleg szeretettel, baráti készségoritással fogadják a falu küldötteit az üzemekben, gyárakban, vasúti csomópontokon.

Ezeréves történelmünk legnagyobb vívmányát joggal ünnepli az ország dolgozó népe. Miért? Erre a kérdésre adjon választ az alkotmány első paragrafusa. *„A Magyar Népköztársaság a munkások és dolgozó parasztok állama. A Magyar Népköztársaságban minden hatalom a dolgozó népé."* Azé a népé, amelynek ezeréves történelmünk során csak a megaláztatásból jutott. Azé a népé, amelynek vezetőereje a munkásosztály, a felszabadulás óta eltelt 14 év alatt bebizonyította, hogy rendelkezik mindazokkal a tulajdonságokkal, amelyek a szocialista építés szervezéséhez és irányításához szükségesek.

Augusztus 20-án népünk — köztük a vasutasok is —, büszkeséggel tekintenek a 10 éves alkotmányra. Büszkeséggel, mert hazánkban örökre eltünt a kizsákmányolók hatalma. Az a hatalom, amelyről Tisza István így vélekedett: *„Mezőgazdasági munkásnak földet ígérni éppoly utopisztikus teória, mint tőkét ígérni az ipari munkásnak... a világ rendje az, hogy nem juthat minden embernek ingó és ingatlan tőke, ezen nem változtathatunk."*

Ők nem változtathattak, de felszabadult munkásosztályunk, a proletárdiktatúra vezető ereje változtatott.

Munkás-paraszt államunkban tíz év alatt óriási változások történtek a nép javára. A szocialista építés során megváltozott a dolgozók életszínvonala. 1949 óta 28 százalékkal lett magasabb a bérből és fizetésből élők reáljövedelme. Ennek arányában évről évre növekszik a fogyasztás is.

Az állandóan javuló gazdasági helyzet, népünk jobb és kulturáltabb élete persze nem az égből hullt alá. Mindez a dolgozók alkotásának, teremtő munkának a gyümölcse. Ma már büszkén, dicsekvés nélkül elmondhatjuk, hogy dolgozó népünk sokkal jobban él és jóval többet termel, mint bármikor. Mi más tette volna lehetővé a vasútnál az utazószemélyzet szolgálati idejének csökkentését, s az évvégi jutalék bevezetését, mint termelési eredményeink egyenletes emelkedése?

Az alkotmány a magyar dolgozó nép hatalmának írott törvénye. Ez a hatalom a munkásosztály és a dolgozó parasztság szövetségén nyugszik. A párt, a kormány a nép szocialista fejlődése, anyagi és kulturális igényeinek még jobb kielégítésére törekszik akkor, amikor a lenini szövetkezeti politikát megvalósítva a munkás-paraszt szövetség erősítésén fáradozik. Életszínvonalunk növelése nagyrészt azon múlik, hogy győzelemre segítjük-e a mezőgazdaságban is a szocializmust, sikerül-e megteremtenünk a nagyüzemi, a szocialista mezőgazdaságot.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a régiek mellett új termelőszövetkezeteink is kiállták a próbát. A közös gazdaságok átlagtermése jóval magasabb az egyéni parasztokénál.

Alkotmányunk ünnepére jó munkával, új munkasikerekkel készül az ország népe. Köszöntsük augusztus 20-át, alkotmányunk tizedik évfordulóját mi vasutasok is, kiváló eredményekkel.

A szakma ifjú mesterei

A *Szakma Ifjú Mestere* címért versenyző szegedi vasutas fiatalok vizsgáit a IX. vasutasnapot megelőző napokban tartották. Szeged állomáson három fiatal vizsgázott sikerrel és részesült kitüntetésben.

Bodor Ferenc gyorstehervonatos vonatvezető KISZ-tag, és *Szabó B. Imre* jegyvizsgáló KISZ-titkár a Szakma Ifjú Mestere arany-, *Varga Sándor* vonatfékező pedig bronzjelvényét kapta.

Kitüntetésükre nemcsak saját maguk, hanem munkatársaik is büszkék.

Tótka Károly

A Tanácsköztársaság vasútkorszerűsítési programjából

1919 tavaszán az igazuk és erejük tudatára ébredt magyar munkások, mint tavasszal a rügyek téli védőburkaikat úgy repesztették szét a feudális nagybirtokos és tőkés világ vasburkát. S az évszázados külső és belső elnyomatástól megszabadult dolgozó tömegek mint új honfoglalók láttak munkához ebben a gazdasági, kulturális és politikai fejlődés terén évtizedekre, évszázadokra elmaradt országban.

A közlekedés reformja és korszerű fejlesztése, mint a felszabadult nép országa építésének fontos része került a programba. A MÁV legjobb mérnökei — akik közül többen már a pusztító háború utolsó éveiben csatlakoztak a szocialista munkásmozgalomhoz — az un. „őszirózsás forradalom" után hozzáláttak a közlekedés reformja és korszerű fejlesztése programjának kidolgozásához. Ebben a munkában kezdeményező és vezető szerepet játszott a rendkívül lelkes és agilis forradalmár vasúti mérnök: *Lőrinczi Mihály. (Lőrinczi Mihály az 1904-es vasutasztrájk idején Lugoson volt a sztrájkolók vezetője, 1918. novemberében egyik szervezője, majd vezetőségi tagja az Alkalmazott Mérnökök Országos Szövetségének.* Megalakulása után tagja lett a Kommunisták Magyarországi Pártjának és 1958-ban bekövetkezett haláláig hűséges katonája maradt a magyar munkásmozgalomnak.)

Az AMOSZ-ba tömörült szocialista mérnökök fiatalos lendülettel vittek a Magyar Mérnök Építész-Egylet szakosztályainak életébe. *Lőrinczi Mihály* az egyesület „Út-, vasút és hídépítési szakosztály"-ának már 1919 januári ülésén, „A közlekedés reformja" címen megtartott nagyjelentőségű előadásában hangsúlyozta: a közlekedésügy egységes reformja az „Új-Magyarország" fölépítésének egyik legfontosabb és legsürgősebb feladata. Előadásában a közlekedés terén uralkodó anarchia felszámolása és a gazdaságos szállítás biztosítása érdekében a közlekedés egyes ágainak arányos fejlesztéséért; a magán- és helyiérdekű vasutak megváltásáért; az egységes közlekedéspolitika kialakításáért szállt síkra. A közlekedés egységes reformjának kidolgozása mellett az egyesület szakosztályainak ülésén jelentős helyet foglaltak el: „Az agrárreform és a kisvasútak", valamint „Az északi és déli rendező pályaudvarok" tárgyban tartott előadások és viták. A Magyar Elektrotechnikai Egyesületben „Az olasz vasutak villamosítása" címen elhangzott előadás szintén e program vonalában állott.

A felszabadult alkotó műszaki értelmiség merész tervei állami programmá csak 1919. március 21. után a Tanácsköztársaságban váltak. Május elején nyilvánosságra hozták a Magyar Államvasutak építési programját. E szerint a Kormányzótanács határozata értelmében a vasúti fővonalak kétvágányosításának folytatása mellett eltüntetik a budapest—ceglédi vasútvonal veszélyes közúti átjáróit és halálsorompóit; két nagy modern berendezésű budapesti rendező pályaudvarnak az építésével hosszú évtizedekre megoldják a budapesti pályaudvarok problémáját. További új vasútvonalak építése helyett a vasútvonalak nagyarányú rekonstrukciójába kezdenek. A terv nyilvánosságra hozatalakor már dolgoztak a győr—brucki, a cegléd—szegedi, adony—pusztaszabolcs—gyékényesi fővonalak második vágányának építésén. A „Dombóvári Proletár" című újság már március 30-án közölte a hírt, hogy: „A MÁV-igazgatóság *Rózsa Ernő* mérnököt az Újdombóvár—Gyékényes II. vágány nyomjelző kirendeltségének vezetésével bízta meg." *(Az ő fiai a később mártirhalált halt Rózsa Ferenc és Rózsa Richárd.)* A Vecséstől északi irányban fekvő ferihegyi-pusztán már megkezdték a déli-rendező építését, míg Rákospalota, Csömör és Rákosszentmihály községek határában az északi rendező építéséhez láttak. E merész, nagyszerű tervek nem valósultak — nem valósulhattak — meg, de a Rákosmező pusztaságában ekkor felépített vasúti felüljáró pillérei a Horthy-ellenforradalom éveiben is hírdették a saját urává lett nép nagy alkotó lendületét.

Az ország távlati műszaki fejlesztésében és az általános villamosítás programjában megtisztelő helyet foglalt el a MÁV villamosításának már április közepén nyilvánosságra hozott terve. Eszerint tervbe vették a Budapest környéki összes nagy és kisvasutak és a fővárosból kiinduló összes fővonalak villamosítását. „Ezzel a Magyar Tanácsköztársaság rekordot teremt a nagyvasutak elektromosítása terén Európában..." olvassuk a tervet ismertető újságcikkekben. Az elkészített terv szerint a Magyarországon villamosított vasútvonalak hossza többszörösére lett volna az európai elektromos nagyvontatás terén ekkor első helyen álló Olaszország villamosított vasútvonalai hosszának. A vonalak villamosítására vonatkozólag a legapróbb részletekre is kiterjedő pontos számítások már a terv közzétételekor elkészültek. Próbavonalul a budapest—esztergomi másodrangú váltakozóáramú sík- és hegyi-pálya vonalát jelölték ki az illetékesek. Az Államvasutak kebelében vonalvillamosítási iroda működött. A Szociális Termelés Népbiztossága mellett tanácsadótestületként energiagazdálkodási szakosztályt szerveztek, amelynek vezetésében olyan kiváló mérnökök vettek részt mint *Bánki Donáth, Kandó Kálmán, Pfeiffer Ignácz...*

Hely hiányában még vázlatosan sem ismertethetjük azokat a nagyszerű terveket, amelyek a Tanácsköztársaság idején a közúti, a folyami, a városi közlekedés fejlesztésének és korszerűsítésének tennivalóit foglalták össze.

Az egész országra kiterjedő gigászi építési programnak — amelynek csak része volt az itt vázolt vasútkorszerűsítési program — megvalósítását a nép hatalmára fegyverrel törő belső és külső ellenforradalmi erők az első naptól kezdve akadályozták, míg 133 napig tartó egyenlőtlen harcban felülkerekedve negyedszázadig meggátolták. Az első magyar proletárhatalom nagyszerű — a jelen követelményeknek megfelelően módosított — tervei a felszabadult nép aktotó munkájának eredményeként napjainkban öltenek testet.

Gadanecz Béla

20 000 NÉZŐJE VOLT A SZŐNYI ÚTI SPORTÜNNEPÉLYNEK

Nagy közönségsikerrel szerepelt a csehszlovák művészegyüttes

A IX. vasutasnap központi sport- és kulturális ünnepségére tragyogó napsütésben a BVSC szépen fellobogózott Szőnyi úti sporttelepén került sor.

A megnyitót 2 órára hirdették a plakátok, de Zugló és Angyalföld felől már fél kettőkor özönlött a sporttelep felé az embertömeg. A budapesti szolgálati helyek vasutasai, Zugló és Angyalföld lakói közül nagyon sokan családostól mentek, hogy végignézzék a gazdag sport- és kultúrműsort. A 20 000 főnyi nézősereg, amely zsúfolásig megtöltötte a sportelep lelátóit, nem csalódott...

A sportünnepély 2 óra után nébány perccel a sportolók felvonulásával kezdődött. Külön csoportban vonultak a BVSC különböző szakosztályaival a budapesti vasutas sportkörök, a Testvériség, a Törekvés és a Ferencvárosi VSK sportolói, élen Ludányi Józseffel, a budapesti területi bizottság sportfelelősével. A felvonulás után Mrovcsák József, a sportosztály vezetője mondott rövid megnyitó beszédet.

A megnyitó után meghívásos atlétikai versennyel megkezdődött a sportműsor. Ott láthatta a nézősereg a vörös salakon a fővárosi egyesületek több élvonalbeli versenyzőjét. A férfiaknál többek között Gyuricza, Bérest, Vargát, Aranyit, Bodót, Parschi. A nőknél Somogyinét, Heldtet, Németh Idát, Rózsavölgyinét, Kazit, Such Idát, hogy csak néhány ismertebb nevet említsünk.

Az atlétikai verseny után kerékpáros bemutatóra került sor. A 24 körös pontversenyt a közönség lelkes tapsa mellett Orbán, a BVSC flatal versenyzője nyerte.

Nagy sikere volt a tornászok bemutatójának is. A Testvériség és a Ferencvárosi VSK férfi és női tornászai előbb korabeli öltözékekben a régi tornát mutatták be, majd a mai tornából adtak ízelítőt a nézőknek.

Ezután került sor az igazi sportcsemegére, a BVSC—Dorog bajnoki labdarúgó-mérkőzésre. Sajnos, a BVSC ezen a találkozón is szétesően, erőtlenül játszott. A csatársortól jóformán egyetlen korszerű támadásépítést sem láttunk. Pedig a csapat mezőnyben jóval többet támadott ellenfelénél. Jellemző, hogy 13 szögletet harcoltak ki, míg a dorogiak csak egyet, abból viszont gólt értek el.

Találóan jegyezte meg egy néző a mérkőzés végén: „Ejtőernyős hozta a mérkőzés labdáját, a Dorog pedig elvitte a bajnoki pontokat." S ha továbbra is ilyen lélektelenül, erőtlenül játszik a csapat, a jövőben sem számíthatnak sikerre.

A labdarúgó-mérkőzés után egész estét betöltő kultúrműsor szórakoztatta a szabadtéri színpadon helyet foglaló nézőket. A **Csehszlovák Vasutak Bratislavai Művészegyüttesének méltán tapsolt a több ezer főnyi közönség.**

A 24 körös kerékpáros körversenyt Orbán, a BVSC versenyzője nyerte (MTI Foto Petrovits László felv.)

A BVSC—Dorog bajnoki labdarúgó-mérkőzés labdáját a MÁV Repülőklub egyik ejtőernyőse hozta magával. (Kovács Géza felv.)

A művészegyüttes tánccsoportja népi táncot mutat be. (Kovács Géza felv.)

Hogyan segíti a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság a takarékossági mozgalmat

A kormány takarékossági felhívása után az állomási pártszervezettel karöltve azonnal munkához láttunk. Feldolgoztuk a határozatot saját területünkre, majd a szakvonali vezetőkkel együtt intézkedési tervet készítettünk.

Az intézkedési tervben még nem terjedt ki mindenre a figyelmünk. Csupán a kisebb értékű anyagféleségek takarékosságára — lámpa, üveg, repceolaj, energia — fordítottunk gondot. A megtakarítás ezekből fél év alatt 7157 forint.

Később foglalkoztunk azzal is, hogy milyen megtakarítást érhetünk el az idegen kocsik tartózkodásának csökkentésével, hiszen ez kettős eredményt hozhat. Egyrészt valutát takarítunk meg, másrészt javíthatjuk a kocsitartózkodást, amely lényeges tényező a kongresszusi versenyben. Eredmény? Teljesítettük az élüzem-szintet, ugyanakkor az idegen kocsik tartózkodásának csökkentésével fél év alatt 6000 forint megtakarítást értünk el.

A második félévre is készítettünk tervet. Ebben már olyan vállalások is szerepelnek, amelyek végrehajtása nagyobb arányú megtakarítást eredményezhet. Így például a gurító reflektorait csak akkor égetik, amikor arra szükség van. Az állomási tartalékmozdonyokat pedig, ha nincs rájuk szükség, azonnal a fűtőházba küldik. Ezenfelül minden hónapban két-két hétfői napon összegyűjtjük az állomás területén az elhullott anyagokat — szenet, vasat, faanyagot — és átadjuk a javítóműhelynek.

Szakszervezeti bizottságunk a pártszervezettel karöltve továbbra is arra ösztönzi a dolgozókat, hogy takarékoskodjanak az anyaggal, óvják a nép vagyonát.

B. M.

Újító-ankét a Hídépítési Főnökségen

Jól sikerült újító ankétot rendeztek a napokban a Hídépítési Főnökség kultúrtermében. Az ankéton megjelent *Tasnádi Emil* az Országos Találmányi Hivatal elnöke, valamint *Kaposvári Béla* és *dr Németh Ferenc*, a KPM I/1. szakosztályának munkatársai.

Müller János szb-titkár megnyitója után előbb *Tasnádi Emil* beszélt az újítómozgalom jelentőségről és a párt márciusi határozatáról, majd *Aradi József* számolt be Rákosrendező-csomópont és a hozzátartozó üzemek újítási mozgalmáról, az elért eredményekről és a hibákról. Megemlítette, hogy a Hámán Kató fűtőházban az ellenforradalom óta 5 újítási előadó váltotta egymást. Ezekután nem véletlen, hogy a fűtőháznál ellaposodott az újító mozgalom.

Más szolgálati helyeken, köztük a Hídépítő Főnökségnél is, a szakvéleményezések hiányossága miatt döcög az újítók munkája. A vitában az ankéton részvevő újítók közül is sokan kértek szót és mondták el tapasztalataikat, vagy azokat a hibákat, amelyek gátolják az újítók munkáját, a mozgalom tovább szélesedését.

A szerkesztőség üzeni

Várnai László Pécs, Bezzeg Lajos Gyönkyös, Németh Lajos Dombóvár, Szendrei József Szeged, Tótka Károly Szeged, Müller János Bp. Hídépítési Főnökség, Szakszervezeti Bizottság Dlósgyőr Pft. Levelüket lapunkban felhasználjuk.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Bencur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda
F. v.: Kulcsár Mihály.

HÍREK

— **Felújítják a MÁV étkezőkocsi parkját.** A győri Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban már készülnek az újtípusú vasúti étkezőkocsik. A gyár még ebben az évben 10 új kocsit készít a MÁV részére. Az új étkezőkocsikat — amelyek 140 kilométer óra sebességre készülnek és az étteremben egyszerre 48 utas étkezhet —, a hazai és a nemzetközi forgalomba állítják be.

— **A magyar és csehszlovák vasutasok jó együttműködésével** tovább javul a nemzetközi vonatforgalom Komáromban. Az utóbbi hónapokban a személy- és teherszállító vonatok egyaránt menetrendszerint közlekedtek.

— **Automatizált pályaudvar.** Automatikusan működő váltóberendezést készítettek szovjet szakemberek a jaroszlávi főpályaudvaron. Az automata üzembehelyezésével megszűnik a váltókezelő munkája, s a berendezés a legcsekélyebb közlekedési zavart is kizárja.

— **Újító- és fotóképkiállítást rendeztek Békéscsaba állomáson a IX.** vasutasnap alkalmából. A kiállításnak nagy sikere volt.

— **A gőzmozdonyok füstje nem sokáig rontja Prága levegőjét.** A csehszlovák főváros három nagy pályaudvarára naponta 350 szerelvény fut be, ugyanakkor mintegy 50 mozdony végzi a tolatásokat. Mivel a gőzmozdonyok füstje rontja a város levegőjét, rövidesen villany- és dieselmozdonyokkal cserélik fel a gőzmozdonyokat. 1960 végéig a belvárosból, 1968-ig pedig Prága peremvárosaiból is „kitiltják" a gőzmozdonyt.

— **Üdülőt építettek társadalmi munkával.** A szegedi Felépítményi Vasanyagjavító ÜV dolgozói üdülőt építettek a Tisza partján. A dolgozók munka után és vasárnaponként társadalmi munkában végezték az üdülő építését. Ezzel 17 ezer forintot takarítottak meg.

— **A diósgyőri pályafenntartási főnökség dolgozói** vezérigazgatói elismerésben részesültek az első félévben végzett eredményes munkájukért. A szép eredmény elérésében nagy része van a szakvonali Vezetők és a mozgalmi szervek jó együttműködésének.

— **Televízió a vasútállomáson.** A kazanyi vasútállomáson üzembe helyezték az első televíziós adóvevőberendezést, amely a díszpéccserhez továbbítja a vonatok érkezésével és indulásával kapcsolatos munkafolyamatok képét. A televízió vasúton való alkalmazása nemcsak meggyorsítja, hanem biztonságossá is teszi az állomás forgalmát.

Lakáscsere

— Elcserélném napos MÁV két szoba, hálófülkés összkomfortos (ipari áram, gejzer, cserépkályha) dunaparti lakásomat kétszobás összkomfortosra. Cím: Bp., IX., Soroksári út 13—17. II. 7.

— Fegyvernek állomáson szolgálatot teljesítő váltókezelő szolgálati lakással cserélne dunántúli váltókezelővel. Sarkadi Károly, Fegyvernek állomás.

— Elcserélném 1 szoba összkomfortos, központi fűtéses Bpest, V., Markó utca 7. félem. 7. sz. alatti lakásomat Budán. Érdeklődni délelőtt és este 7—8-ig (vasárnap is) lehet özv. Fülöp Gyuláné-nál.

— Kaposvári 1 szoba, konyha és éléskamrából álló lakásomat elcserélném pécsi hasonlóért. Cím: özv. Szántó Istvánné, Kaposvár, Vorosilov u. 1.

— Belterületi MÁV-házi magasföldszintes utcai főbérleti összkomfortos lakásomat elcserélném vasutassal hasonlóra vagy egy szoba hallosra I. emeletig KIK-házban. Telefon: 119—668.

— Elcserélném két szoba összkomfortos, központi fűtéses lakásomat egy szoba komfortossal, lehetőleg Budán, csak MÁV alkalmazottal. Cím: Bpest, II., Árpád fejedelem útja 44., I. 7. Megtekinthető du. 5—7 óráig.

— Elcserélném két szoba összkomfortos lakásomat hasonló nagyobbméretű lakásért, lehetőleg belterületen. Cím: Budapest, VI., Munkácsy Mihály u. 34. I. 4. Érdeklődni lehet: hétköznap 17—21 óra között, vasárnap egész nap.

— Szolnok központjában levő 2 szoba komfortos, telefonos, szabadrendelkezésű lakásomat elcserélném hasonló budapestiért. Számításba jöhet 1 szoba hall, vagy 1 szoba összkomfort, esetleg 2 szoba komfortra leválasztható társbérlet. Érdeklődés: KPM I. Főoszt. 7. D. II. Bajtai. Telefon: 12-73. 220-860 238 m.

— Elcserélném Bp. VII., Bethlen u. 19. I. 13. sz. alatti 1 szoba-konyhából álló főbérleti lakásomat kizárólag vasutas dolgozóval magánlakásra. Érdeklődni Luffer Margitnál bármikor.

— Elcserélném Bp. Nyugati pu. I. sz. lakóépületben levő 2 szoba-konyha-kamrás olcsó bérű főbérleti szolgálati lakásomat 1 szobás lakásra Budapest területén. Jóna Ágnes. Bo. ig. Számv. Főn. Telefon: 339-001., 33-89.

— Elcserélném Bp. IX., Soroksári út 13. sz. alatti két nagyszobás, komfortos (gáz, autogejzer, telefon) szolgálati lakásomat két nagyszobás, hallos, vagy személyzeti szobás, esetleg háromszobás magánlakásra. Cím: dr. Bernáth Kálmán o. főtan. Igazgatóság Fővorosi Hivatal.

SPORTHÍREK

Harmadszor is sikerült. A BVSC ifjúsági vízilabda-csapata 32:8 gólaránnyal az idén is veretlenül nyerte az ifjúsági bajnokságot. Ezzel sorrendben harmadszor került a BVSC-hez a bajnoki cím. A bajnokcsapat tagjai: Szente, Gyerő I., Gyerő II, Togyeriska, Csillag III., Szabó, Berend és Petik.

✱

Vasutas természetjáró találkozó a Bakonyban. A szakszervezet sportosztálya mellett működő természetjáró intézőbizottság augusztus 13-a és 23-a között a Bakonyban rendezi meg táborozással és tájékozódási csapatbajnoksággal egybekötve a már hagyományossá vált vasutas természetjáró találkozót.

✱

Két vasutas labdarúgó kitüntetésben részesült a IX. vasutasnapon. Szolgálati helyén végzett példamutató munkájáért Varga Ferenc főintézőt, a Szombathelyi Haladás labdarúgóját „Kiváló Vasutas", Rendek István műszaki intézőt, a BVSC hátvédjátékosát pedig „Érdemes Vasutas" kitüntetésben részesítették.

A járványos gyermekbénulásról

Az úgynevezett nyári megbetegedések közül a járványos gyermekbénulás okozza a dolgozók körében a legnagyobb izgalmat. Ez az egyébként állandóan előforduló megbetegedés a nyári hónapokban mutat legmagasabb értéket és aszerint, hogy mekkora területre terjed ki, rendszerint még az izgalmat is meghaladó pánikot kelt.

Ebben az esztendőben a járvány jellege nem országos, hanem csak bizonyos területekre szorítkozó. Egészségügyi kormányzatunk és a vasút-egészségügy vezetősége idejében gondoskodott arról, hogy a járvány leküzdésére szolgáló intézkedéseket mindenütt végrehajtsák. A nagyközönség tájékoztatására az egészségügyi kormányzat a napilapokban is tájékoztatást közölt a tennivalókról.

Bár ismétlés számba megy, mi is felsoroljuk a betegség szokásos tüneteit: 4—5 napig tartó láz, fáradtság, étvágytalanság, hurutos tünetek, torokgyulladás, némelykor hányással, hasmenéssel, vagy székrekedéssel. Ezek után bekövetkezhetik bizonyos izomcsoportok bénulása. Szerencsére a bénulás csak az eseteknek a töredékében fordul elő.

A kórokozó a fertőzött egyén széklete után terjed, ritkábban cseppfertőzés útján is, de a terjedésében minden olyan tényező számításba jön, amely a kórokozókat továbbviszi. Ilyenek a közvetlen érintkezés, piszkos kéz, amelyről tárgyakra és élelmiszerekre is rájuthatnak a kórokozók, Veszélyt jelentenek a legyek, amelyek a kórokozókat a gondatlanul őrzött élelmiszerekre átviszik és ugyanebből az okból veszélyt jelent a mosatlan gyümölcs élvezete is.

A betegség megelőzésére legfontosabb tennivaló az általános tisztaság. Ez különösen fontos a vasútüzem területén, ahol a szemét és a piszok nemcsak a vasutas dolgozók, hanem az utazóközönség egészségét is veszélyeztetheti.

Fokozottan kell ügyelni a várótermek, csarnokok, peronok tisztaságára, a WC-k rendben tartására, ott, ahol vízöblítés nincs, az ürszékek fertőtlenítésére. A szolgálati vezetők, szakszervezeti bizottságok gyakran ellenőrizzék, ellenőriztessék az Utasellátó konyháit, kiszolgáló helyiségeit és azt, hogy az élelmiszerek a légy és a szennyeződés ellen fedve vannak-e.

Az étkezők részére — beleértve a várótermekben étkezőket is — kézmosási lehetőséget kell biztosítani. Gondoskodni kell a szeméttárolókban összegyűjtött szemét minél gyorsabb elszállításáról. Különös gondot kell fordítani a gyermekvárótermekre, bölcsődékre és napközi otthonokra. A mozgó szerelvények tisztasága és azokon levő WC-k megfelelő fertőtlenítése, valamint a pálya szélén lehullott ürülék eltávolítása és fertőtlenítése különösen olyan helyeken fontos, ahol pályamunkások és fűszedő gyermekek dolgoznak.

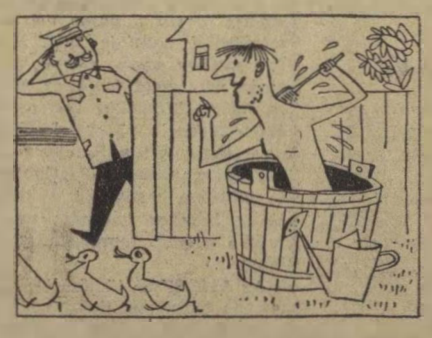
Az egyéni védekezésnél legfontosabb a kézmosás minden étkezés előtt és WC-használat után. Nagy gondot kell fordítani a legyek irtására. Kerülni kell azokat a helyeket, ahol nagy tömegek tartózkodnak. A fertőzésnek leginkább kitett gyermekeket ne engedjük játszóterekre, strandokra.

A gyermekeket óvjuk minden testi megerőltetéstől. Hőemelkedés, torokfájás, nátha, hasmenés esetén azonnal fektessük ágyba és forduljunk orvoshoz. A leghatékonyabb védekezési mód a betegség elleni védőoltás, amelyekre vonatkozóan pontosan be kell tartani a hatóságok intézkedéseit. Az eddigi tapasztalatok azt mutatják, hogy a nagyközönség nem él megfelelő módon ezzel a lehetőséggel és sok szülő nem viszi el gyermekét oltásra hanyagságból, vagy kényelemszeretetből.

Megbetegedés esetén a betegeket kórházban kell elkülöníteni. A beteg környezetében élő személyek 14 napig sem az iskolát, sem a gyermekvédelmi intézményeket nem látogathatják, közfogyasztásra kerülő ételek és italok kezelésével nem foglalkozhatnak. Abból a lakásból, ahol megbetegedés fordult elő, élelmiszerek és italok közfogyasztásra szánt kivitele 14 napig tilos. Vízöblítéses WC hiányában a beteg környezetéhez tartozó székletét 14 napig 10 százalékos klórmészoldattal fertőtleníteni kell.

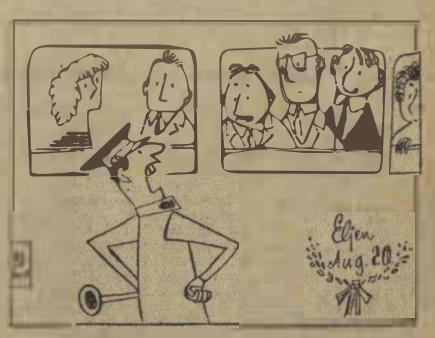
Ezek a legfontosabb tennivalók. Pánikra semmi ok nincs, annál nagyobb szükség van arra, hogy a hatóságok intézkedéseit mindenütt pontosan betartsák és ezzel mindenki segítsen megfékezni a betegség továbbterjedését.

Vége a nyárnak



— Főnök elvtárs! Tessék jönni. Megkezdődött az őszi csúcsforgalom, kocsirendeléssel vannak itt.

Augusztus 20



— Ha az egész falu Pestre utazik, kivel ultizok az ünnep alatt.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. SZEPTEMBER 1.

A vasút őszi szállítási feladatairól tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége augusztus 25-i ülésén a vasút őszi szállítási feladatairól és az ezzel kapcsolatos szakszervezeti teendőkről tárgyalt. A szakszervezet vezetőin kívül részt vett az ülésen Bangó Sándor vezérigazgatóhelyettes a napirend előadója, Bajusz Rezső, az MSZMP Központi Bizottsága ipari-közlekedési osztályának munkatársa, Lékai Elek, a Budapesti Csomóponti Pártbizottság első titkára, Karácsonyi János, a SZOT szervezési osztályának munkatársa.

Végh Lajos elnöki megnyitója után Szabó Antal főtitkár ismertette az elmúlt központi vezetőségi ülés óta eltelt időben végzett fontosabb feladatok mikénti végrehajtását.

Csaknem 30 millió tonnát kell még az idén elszállítanunk

A vitaindító beszámolót *Bangó Sándor* vezérigazgatóhelyettes tartotta. Bevezetőjében utalt arra, hogy míg 1949-ben a vasút egy év alatt 32 millió tonna árut szállított, addig 1959 első felében 38 millió tonnát tett ki az elszállított áru mennyisége.

Ha azt a nagyszerű munkalendületet nézzük — mondotta —, amely a dolgozókat a kongresszusi verseny során eltölti és amelyek az elszállítandó termékekben realizálódnak, s ha ehhez hozzávesszük a kiváló mezőgazdasági termeséredményeket, máris kibontakozik annak a hatalmas méretű szállítási feladatnak a körvonala, amellyel a vasutas dolgozóknak az év hátralevő szakaszában meg kell birkózniok.

A tavalyi őszi forgalom idején 27,4 millió tonna árut szállítottunk el. *Az idén előreláthatólag 29 millió tonnát, vagyis 7,5 százalékkal többet kell rendeltetési helyére továbbítani:* csupán cukorrépából 3 millió tonnát, gabonából 800 ezer tonnát. Az elszállítandó szén mennyisége 11 százalékkal, a vasércé 20 százalékkal lesz magasabb, mint az elmúlt év azonos időszakában.

Tekintettel arra, hogy lényegében a tavalyival azonos mozdony- és kocsiparkkal kell a többletfeladatokat megoldani, új szervezési intézkedéseket, célkitűzéseket kell kidolgozni. *Az egy kocsira eső átlagos terhelést a tavalyi 15,5 tonnáról 16,5 tonnára vagy még magasabbra, a vonatok átlagos terhelését pedig 785 tonnára kell emelnünk.* Hogy szállítási feladatainknak eleget tehessünk tovább kell javítanunk a menetrendszerűséget. A személyvonatoknál el kell érni a 97, tehervonatoknál pedig a 75 százalékot. Különösen az októberi követelmények nagyok, hiszen 7,9 millió tonna árut kell továbbítanunk 9,3 százalékkal többet, mint a múlt év októberében.

S mindezt az eddigieknél olcsóbban, gazdaságosabban. Az üzemi eredmény keretében az eredményjavítás eredetileg vállalt célkitűzésén felül mintegy 100 millió forinttal többet kell megtakarítani.

A szállító felekkel együttműködve

Természetes, hogy ezt a minden eddigit felülmúló feladatot a vasutas dolgozók csak a szállító felekkel együttműködve tudják végrehajtani. Éppen ezért a *Gazdasági Bizottság* megszabta a fuvaroztatók tennivalóit, amelyek a vasút munkáját hivatottak segíteni. Előírta, hogy munkaszüneti napokon a tavaly 8600 kocsi helyett legalább 10 ezer kocsit kötelesek megrakni. Az Építésügyi Minisztérium vállalatait kötelezi, hogy a munkanapokon feladatott árumennyiségnek 60 százalékát munkaszüneti napokon is rakják be. A szénbányáknál 30 százalékot ír elő.

Nyomatékosan felhívta a figyelmet az éjjel-nappali rakodásra, a tervszerű szállításra, valamint a kocsik jobb kihasználására. Ha az őszi forgalom idején elérjük a 16,3 tonnás átlagos kocsirakodást az 400 kocsi-megtakarítást jelent. A fuvaroztatók megkapták azt a kimutatást, amely a pályák tengelynyomását tartalmazza, eszerint kell tehát a küldeményeket irányítaniok.

Könnyítés a szállíttató felek részére az is, hogy a Gazdasági Biztottság engedélyezi a kocsi kirakásoknál felmerülő béralap-túllépés kifizetését. Emellett előírja a kényszerkirakás módozatait, valamint felemeli a kocsiállláspénzt 300 százalékkal. Felhívja a figyelmüket a rakodással képzett irányvonatok számának emelésére.

Biztosítsuk a menetrendszerűséget

Természetesen eredményt csak akkor tudunk elérni, ha az őszi forgalom idején a vasút is megteszi a szükséges intézkedéseket és a legszorosabban együttműködik a szállító felekkel. *Egyik legfontosabb vasúti tennivaló a tehervonatok menetrendszerűségének biztosítása.* Amennyiben szükséges, tartalékmozdonyokat kell igénybevenni. Valamennyi állomáson felülvizsgálják és műszaki normák alapján megszabják a kocsi tartózkodási időket.

Az őszi forgalom idején emelkedik a vonalainkon közlekedő idegen kocsik száma. Hogy ennek valuta kihatását a minimumra csökkenthessük, biztosítani kell az idegen kocsik soron kívüli kirakását és továbbítását. Ahol az idegen kocsik tartózkodási idejénél előírt normákat túllépik, nem kaphatnak őszi forgalmi jutalékot.

Egyéb intézkedések is segítik a nagy szállítási feladatok sikerét. Például újra szabályozták az előjelentéseket. Újabb gépkocsikat kapunk a darabáru-szállításhoz. Felemelik a rakodási főnökségek létszámát. Kijelölték a cukorrépa tárolóhelyeket, kidolgozták a kocsikiegyenlítés új módszerét stb.

A vontatási szolgálatnak egyik feladata, hogy a középjavításoknál 10 százalékkal teljesítsék túl a tervet. Mozgó javítócsoportok szervezésével biztosítsák a kisorozás nélküli kocsijavítást. Törekedjenek a vontató járművek jobb kihasználására, szüntessék meg a mozdonyravárást. A széntakarékosságot rendeljék alá a gyorsabb elegytovábbításnak.

A pályafenntartási szakszolgálat az őszi csúcsforgalom kezdetére fejezze be a nagyobb pályaépítési munkálatokat. Szüntessék meg — a lehetőségen belül — a vágányzárakat és a lassújeleket. Ahol lehetséges gondoskodjanak a tengelynyomás felemeléséről, esetleg ideiglenes jelleggel is. Rövidítsék meg a lassújelek hosszát, a legminimálisabbra csökkentsék a sebességkorlátozást.

Vigyük tovább a kongresszusi verseny lendületét

Bangó elvtárs végezetül arról beszélt, hogy a kongresszusi versenyben tanusított munkalendülettel dolgozva megvan a biztosíték arra, hogy ezt a minden eddiginél nagyobb feladatunkat is végrehajtsuk.

A vezetőknek az a kötelességük, hogy a tervek ismeretében, a nehézségeket is megmagyarázva, nyíltan forduljanak a dolgozókhoz. Az legyen a jelszavunk, hogy minden szállításra felkínált árut rendeltetési helyére továbbítunk.

Hogy a vasutas dolgozók a kongresszusi verseny hátralevő szakaszában végrehajtsák a reájuk háruló feladatot, annak feltétele, hogy tovább erősítsük azt a bizalomteljes politikai légkört, amely a dolgozókat eddig is eltöltötte. Helyesen használjuk fel a rendelkezésre álló anyagi és erkölcsi ösztönző erőket, valamint, hogy reális célokat tűzzünk dolgozóink elé.

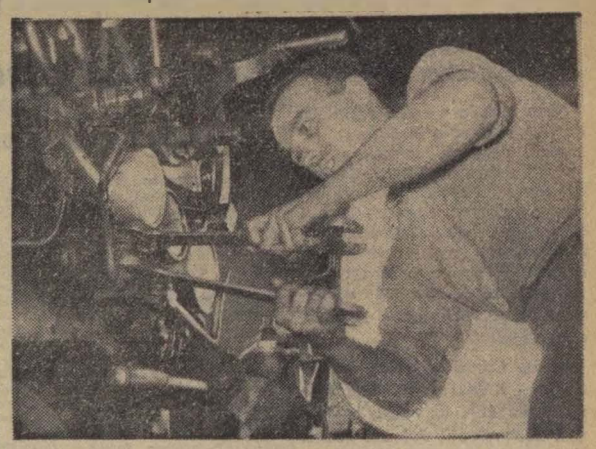
Mit várunk a szakszervezeti aktíváktól?

A szakszervezeti szervek együttműködve a pártszervezetekkel és a szakmai vezetőséggel tevékenyen segíthetik a vasút őszi szállítási feladatait — mondotta Bangó elvtárs. Elsősorban abban kérjük segítségüket, hogy emeljék a vezetés színvonalát, keressék azokat a tartalékokat, amelyek felhasználása meggyorsítja, gazdaságosabbá teszi a munkát. Járjanak élen a fegyelem megszilárdításában, a balesetek elleni küzdelemben, s biztosítsák a szakvonalbeli vezetők közbejöttével a lehető legjobb munkakörülményeket, mélyítsék el a dolgozókban a munkájuk iránti felelősségérzetet.

A hozzászólók kiegészítése, javaslatai közül főleg azok voltak értékesek, amelyek a szakszervezeti funkcionáriusok tennivalóit, valamint a dolgozók élet- és munkakörülményeit javító célkitűzések végrehajtásának lehetőségeit taglalták.

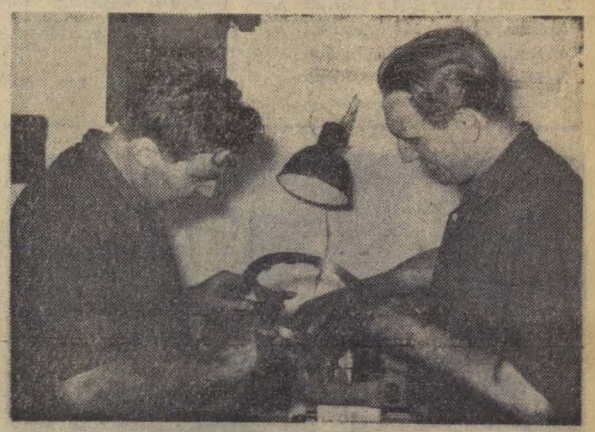
A központi vezetőség általános véleménye az volt, hogy a vasutas dolgozók az eddigiekhez hasonlóan az idén is maradéktalanul teljesíteni fogják szállítási feladataikat, felhasználva ehhez a kongresszusi verseny során kialakult nagyszerű munkalendületet.

A kaposvári fűtőház életéből



Mezőfi Lajos armaturás, az egyik legjobb fiatal dolgozó, sebességmérők, feszmérők, kenőprések javítását végzi nagy szorgalommal.

Kövecs Margit laboráns átveszi a vízmintát vizsgálatra Szabadi Istvántól.



Riskó Sándor motorszerelő egyik legjelentősebb újítása az elektromágneses sebességváltó lamella csiszológép megkonstruálása. Ezzel a fűtőház időt és pénzt takarít meg. Képünkön Poór Gyula szerelővel láthatjuk.

(Kovács Géza felv.)

300 személyes gyógyüdülő épül Hajdúszoboszlón

— A SZOT elnökségének felhívása a szervezett dolgozókhoz —

A SZOT Elnökségének határozata alapján megkezdtük a hajdúszoboszlói 300 személyes gyógyüdülő építését. *Ez az első új üdülő az országban, amelyet a magyar szakszervezetek teljesen saját anyagi eszközeikből hoznak létre.* Felépítésével a szakszervezetek a legnehezebb munkát végző dolgozókon segítenek, akik leggyakrabban szenvednek mozgásszervi betegségekben. Betegségük megelőzését, gyógyulását szolgálja az új létesítmény.

Szervezett munkások! Dolgozók, akik közvetlenül, vagy közvetve részt vesznek a gyógyüdülő építésében, felszerelésében! Most, amikor a kongresszusi versenyben naponta gazdagítják szocialista hazánkat, hozzátok fordulunk: *kövessetek el mindent, hogy az épületet minél előbb adhassuk át rendeltetésének, vállaljátok, hogy terven felül, lehetőleg megtakarított anyagból készítitek el a felszereléseket.*

Úgy gazdálkodjatok az anyaggal, építkezési eszközökkel, csökkentsétek az önköltséget, hogy minden fillért magatoknak takarítotok meg, hiszen a szervezett munkások pénzéből, a tagdíjakból fordítunk sok milliót erre az építkezésre.

Amikor bekapcsolódtok az országszerte folyó munkaversenybe, terven felüli megtakarítást, társadalmi munkát vállaltok, gondoljatok a népi állam, embert védő politikájára.

Kövessétek a tervező intézetek dolgozóit, akik ennek a gyógyüdülőnek a terveit jórészt társadalmi munkában, terven felül készítették el. Kövessétek azoknak a példáját, akik a felszabadulás után társadalmi munkával hozták helyre a Balaton menti romos villákat, amelyekben a szervezett üdülést megindítottuk. *Vegyetek példát az Óbudai Hajógyár dolgozóiról,* akik jelentős vállalásokkal, társadalmi munkával rövidítették meg a SZOT üdülőhajó építésének idejét és nagy költségeket takarítottak meg.

Valamit mindenki tehet az üdülő felépítéséért. Tervezők, mérnökök, technikusok, munkások, akik már eddig is fáradoztatok az üdülő létesítésén, továbbra is számítunk lelkiismeretes, önfeláldozó munkátokra. Igazgatók, műszaki vezetők, szakszervezeti bizottságok teremtsétek meg a technikai feltételeket, hogy a dolgozók kezdeményezése, munkafelajánlása sikerre vezessen.

Induljon meg a lelkes munka! A SZOT, a szervezett munkások és mindazok, akik majd használni fogják az üdülő gyógyulást hozó áldásos vizét, köszönettel és elismeréssel nyugtázzák az építők erőfeszítését!

SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS TANÁCSÁNAK Elnöksége

Vasutasok a mezőgazdaságért

A makói fűtőház dolgozói alig néhány héttel ezelőtt létesítettek kapcsolatot a *makói Haladás Tsz-szel.* Kezdetben közös látogatásokat szerveztek, hogy jobban megismerjék egymás életét és munkáját.

A napokban viszont a fűtőházból egy küldöttség kereste fel a tsz. vezetőit és arról tanácskoztak, milyen segítséget nyújthatnának a szövetkezetnek.

Tekintettel arra, hogy a Haladásnak a jól felszerelt géppjavító műhelyében nem dolgoznak megfelelő szakemberek, elsősorban a gépek és szerszámok szakszerű javításához adnak majd segítséget.

★

A mindszenti Lenin Tsz-ben gyakori, ugyanakkor örömmel látott vendégek a *Gazdasági Vasút igazgatóságának dolgozói.* A közelmúltban egy négy fős brigád egy hetet töltött a tsz-ben. *Perei József* főkönyvelő és három társa az átíró könyvelés bevezetésében nyújtott segítséget a szövetkezet könyvelőjének.

Azóta egyszerűbbé, áttekinthetőbbé vált és meggyorsult a tsz. számadása. Ezenkívül segítettek a patronálók egy régóta húzódó probléma megoldásában, egy motoros szivattyú beszerzésében, amelyet a konyhakertészet öntözésére használnak. Az öntözéssel nagyobb termésre, több bevételre számítanak a tsz. tagjai.

AZ ÚJÍTÓ-HÓNAP SIKERÉÉRT

Szeged csomóponton még július végén hozzáfogtak az újító-hónap előkészítéséhez. *Temesi János,* a szakszervezeti bizottság újítási megbízottja — már hat éve végzi eredményesen ezt a munkát — megbeszélésre hívta össze aktíváit. A megbeszélést követő napokban pedig szemléltető plakátokat helyeztek el a szolgálati helyek forgalmasabb pontjain.

Eredmény? Augusztus első felében ügyszólván a csomópont valamennyi pályaudvaráról adtak be újítási javaslatot. A legtöbbet *Gasztány Ferenc.* Ujításai közül már többet elfogadtak és azokat eredményesen alkalmazzák.

T. K.

Nem nagy dolog – mégis szóra érdemes

Nem országra szóló esemény az, ha egy arra érdemes, rászoruló dolgozó lakáshoz jut. Ez ma már szinte természetes. Szendrei Béláról, Szerencs állomás rokkant kapusáról, aki a közelmúltban jutott szolgálati lakáshoz, mégis írni kell. Irni, mert egy munkában erejét, egészségét vesztett dolgozónak ezzel nagy gond esett le a válláról.

Mióta Szendrei Béla beköltözött a hidasi vonal 1-es számú őrházába, az addig szótlanul, kedvetlenül dolgozó kapus szinte egyszerre megváltozott. Végtelenül örül annak, hogy segítettek nehéz lakásgondján. Örömében osztoznak vele dolgozó társai és azok az utasok is, akik régóta ismerik, s akiknek ma már nem komor arccal, hanem mosolyogva válaszol kérdéseikre.

Németh Pál
Szerencs

Az igazgatóságok versenye

A július havi értékelés alapján az igazgatóságok egymás közti versenyében a helyezési sorrend a következő:

1. Szeged 126.5 ponttal
2. Szombathely 120.5 ponttal
3. Pécs 116.5 ponttal
4. Budapest 115,5 ponttal
5. Miskolc 111.0 ponttal
6. Debrecen 104.5 ponttal

Utolsó napok a bölcsőde parkjában. Rövidesen az óvodások vidám életét élik a szombathelyi bölcsőde kicsiny lakói.

Kitüntetések a vasutasnapon

Kiváló Vasutas kitüntetésben részesültek:

Bangó Sándor igazg. KPM I. Főoszt., Medgyesi István munkamester Székesfehérvár, Szűcs János v. főellenőr Dunakeszi Jj. ÜV., Képes Károly főáll. elöljáró Berente szénpályaudvar, Fenyvesi Sándor üzemmérnök Bp. Igazg. II. Oszt., Faragó József m. v. főellenőr Debrecen Fth., Bóta József előmunkás Bp. Ferencváros Pft. Főn., Kovács I. Gyula m. ellenőr Tapolca Fth., Gál István főint. BVKH, Harcos Jenő ellenőr Szombathely, Vigvári Zoltán főtiszt Püspökladány, Kovács Pál v. szakmester Szeged Fth., Szántó Ferenc főváltókezelő Berente szénpályaudvar, Máthé István m. főtan. Debrecen Igazg., Ozorák Ottó főint. Siófok, Csutkay Jenő m. főtan. Bp. Ép. Főn., Boda Erzsébet főint. Bp. Ig. Anyagoszt., dr. Lukáts Tibor orv. főtan. MÁV Kórház. Szabó János felügy. KPM I. Katonai Száll. Oszt., Lellics Gyula int. Landler J. Osztószertár, Sikolya Ferenc üzemmérnök Vasúttervező ÜV., dr. Kabay Ferenc tanácsos KPM I. Főkönyvelőség, Bürg Viktor m. v. főmunkamester Bátaszék Fth., Rácz Kálmán intéző Vasutasok Szakszerv. TB Szeged, Kovács Kálmán főir. kez. BVKH, Tihanyi István m. ellenőr Bp. Ferencváros Fth., Nagy Károly mérnök Távközlő és Bizt. ber. Közp. Főn., Vadas Antal főfelügy. Győr-Sopron Ebenfurti Vasút Soproni Igazg.. Boda László v. pályamester Terézvárosi Pft. Főn., Somogyi István m. v. főellenőr Kaposvár Fth., Benkó Pál ellenőr Békéscsaba MSZMP Vas. Csomóponti PB., Richter Alajos főfelügy. Közp. Létszámhiv.. Szabó Dezső főint. Szombathelyi Ig. Puskás Lajos m. int. Tapolca Pft. Főn.. Varga Ferenc m. főint. Szombathelyi Igazg., Szigetvári János int. KM I 5. Szako.. Kiss István v. főmérnök KPM I 6. Szako., Pápai Mihály v. szakmest. Hidépítési Főnökség. Hegyesi József főfelügy. Északi Jj. ÜV.. Miloszrdni Pál v. váltókez. Kőbánya Teher pu., Végh Béla m. főfelügy. Vác Pft. Főn.. Pápai István főmérnök Vas. Tud. Kutató Int., Csoma Antal m. főtiszt Záhony Fth., dr. Szebeni László főtan. KPM I 1. Szako., Mátyás János v. szakmester Szolnok Jj. ÜV., Halász Miklós ellenőr Szeged, dr. Molnár Antal int. Debreceni Ig. Könyvelőség, Rákosi István főmunkamester Rákos, Fábián Jenő m. főellenőr Szeged Távközlő és Bizt. ber. Fennt. Főn., Kruchió Lajos főint. Békéscsaba, Lehoczky Kálmán m. tan. Felépítm. Vasany. jav. ÜV., Gujber Endre ellenőr Autófuvarozási Főn., Török János m. főellenőr Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn., Zalaváry Zoltán főmérnök KPM I/7. Szako., Valde Béla főint. Landler Jenő Jj. ÜV., Teszák Ferenc csap. v. előmunkás Nyíregyháza Pft. Főn., Sánta Ferenc mozd. felv. Szeged Fth. Főnökség. Chaima János főell. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn., Szabados Gábor főkocsirend. Kiskunhalas, dr. Radetzki Zoltán főtan. KPM I/3. Szako., Dóczy Jenő főint. Szegedi Ig. III. Oszt., Villányi József v. kalauz Pécs, Kecskés Gábor m. főint. Debrecen Ig., Dénes József főint. Pécs Ig. III. Oszt., dr. Fekete Lajos tan. Debreceni Ig. III. Oszt., Vincze Lajos főmérnök KPM I/2. Szako., Zsögöd Gyula főfelügy. Bp. Ig. III. Oszt. Bakó József int. Bp. Ig. Tervoszt., Zuggó Jenő v. pályamester Tapolca Pft. Főn., Szabó Pál felügy. Vasutasok Szakszerv. TB Budapest, Pató Illés felügy. KPM I/8. Szako., Horváth Gyula m. felügy. KPM I/7. Szako., Habony Vince munkamester Kecskemét Pft. Főn., Mayer József m. főint. KPM I/6. Szako., Sipos Lajos v. munkás Szombathely Szertárfőnökség, Szilágyi József ellenőr Bp. Kelenföld, Tóth István felügy. BVKH. Bíró Károly főfelügy. Bp. Ig. VI. Oszt., Morval László int. Bp. Keleti pu., Szentpáli Lajos ellenőr Székesfehérvári Jj. ÜV., Iró János munkamester Komárom, Kövér Ferenc munkamester Sátoraljaújhely Pft. Főn., Barna István csap. vez. előmunkás Hódmezővásárhelyi Pft. Főn., Kádár János főintéző Vasutasok Szakszervezete TB Debrecen, Zubor István főtiszt Szakszervezeti Központ, Szabadfi József főfelügy. Vasutasok Szakszervezete TB Szombathely, Martinka István főint. Vasutasok Szakszervezete TB Pécs.

Érdemes Vasutas kitüntetésben részesültek:

Dr. Keresztessy László tan. KPM I/Főkönyv.. Soós Gyuláné ir. vez. Közp. Számvit. Főn.. Király Béla m. tan. Vasúttierv. ÜV., Szuhai István int. KPM I/Anyagell. Ig., Kovács István v. főell. Hévízi Gyógyház, Balla János főell. Péceli Továbbkezelő Kórház, Szeifert Ferenc felügy. MÁV Kórház, dr. Balogh Gyula orv. tan. MÁV Tüdőgyógyint.. dr. Roska László tan. MÁV Gazd. Hiv., dr. Hámori Károly orv. segédtitk. Pécs Ig. I. Oszt. Eü. főcsop., Tamis István tan. MÁV Kórház. Szmolik Gusztáv v. főell. MÁV Gazd. Hiv., dr. Petreczky Elek főtan. MÁV Jogügyi Hiv., Szabó Zoltán felügy. KMP I/5. Szako., Pajor László m. főint. KPM I 5. Szako., Szegedi Miklós ellenőr BVKH. Tóth Júlia munkamest. MÁV Jegynyomda Főn.. Dolgos Károly m. felügy. MÁV Autófuv. Főn.. Darnai József főellenőr MÁV Autófuv. Főn., Széchenyi Ferenc v. szakmester MÁV Utasell. ÜV., Ács László m. int. KPM I 6. Szako.. Bodócs Géza m. tan. KPM I 6. Szako., Sólyom Ferenc főint. KPM I 6. Szako., Skultéti Balázsné előmunkás MÁV Kitérőgyár ÜV., Zoller János főellenőr Felépítményi Vasanyagjav. ÜV., Szabó Lajos főellenőr Fatelítő ÜV.. Csápori István főtiszt Hídép. Főn., Dobos László m. főint. KPM I 7. Szako.. Füle Endre m. főtan. Anyagvizsg. Főn.. Farkas István ellenőr Északi Jj. ÜV., Giber János v. szakmester Landler Jenő Jj. ÜV.. Egri István v. szakmester Dunakeszi Jj. ÜV., Lendvai István v. szakmester Szolnoki Jj. ÜV.. Erdei János v. szakmester Debreceni Jj. ÜV.. Bopkó Károly előmunkás Miskolci Jj. ÜV.. Kalmár Bertalan főellenőr Mikolci Jj. ÜV.. Németh Lajos v. szakmester Szombathelyi Jj. ÜV.. Kató János ellenőr Székesfehérvári Jj. ÜV., Vajda Vilmos főint. KPM I 8. Szako.. dr. Varga Gyula tan. KPM I 8. Szako., Kovács János v. munkás TB Ép. Főn., Alpári István ellenőr TB Közp. Főn., Vörös Teréz szakmester TB Ép. Főn., Malkovics Károly üzemmérnök TB Ép. Főn., Lachegyi Istvánné főszert. Északi Osztószertár, Nagy Béla ellenőr Közp. Szertárfőn., Kevlczky Lászlóné Főtiszt Orszg. Osztószert. Számv. Főn., Petre József főáll. elölj. GV Mohácsi Üzemfőn.. Temesi Mihály m. kezelő GV Mezőhegyesi Üzemfőn., Somogyi János főpályamester GV Pásztó Üzemfőn.. Kiss Péter munkamest. Csorna (GYSEV). Horváth László főkocsirend. GYSEV Sopron, Kirnbauer István m. vez. főell. GYSEV Sopron. Kerekes József v. raktárn. Nyugati pu.. Jeszenszki Tibor főellenőr Józsefváros áll.. Markoth János ell. Szolnok, Száraz Károly m. ellenőr Bp. Keleti Fth. Főn.. Rakk Kálmán főint. Bp. Ig. III. Oszt., Bakonyi László főell. Rakodási Főn. Józsefváros Rakszerjav. Műhely. Simon Ferenc főint. Székesfehérvár. Kókai István munkamest. Hatvan, Erdélyi Vilmos m. int. Hatvan Fth. Főn., Bagosi Imre csap. v. előm. Ferencváros Pft. Főn., Pintér Márton v. mozdonyfűtő Hámán Kató Fth. Főn.. Kondor Gyula főmérnök Bp. Ig. II. Oszt., Neményi István főfelügy. Bp. Ép. Főn., Magyar János v. mozd. fűtő Szolnok Fth. Főn, Laczkó Ferenc int. Táborfalva áll., Varga János kez. munk. Bp. Ép. Főn.. Sárkány Ferenc m. felügy. Szolnok Pft. Főn.. Rendek István int. Bp. Magasép. Főn.. Barnák József v. kocsivizsg. Bp. Ig. IV. Oszt.. Kukola József főkocsirend. Diósgyőr Vasgyar. Baráz Peter v. szakmest. Eger Fth. Főn., Kaszás István m. főmunkamest. Kisterenye Fth. Főn.. Hegedüs Károly főint. Miskolc Ig. III. Oszt. Gyurkó József m. int. Misk. Ig. II. Oszt.. Polik Andrásné főszakmest. Miskolc TB F. F., I. Tóth Ferenc főellenőr Miskolc Tiszai pu., Szivecz Lajos ellenőr Ózd áll.. Kisvárdai István nyugdíjas (volt váltókezelő). Kendeházi Lajos nyugdíjas (volt váltókezelő), Medve Árpád nyugdíjas (volt fűtőházi rendező). I. Tóth József nyugdíjas (volt lakatos). Tamás Ilona tiszt Miskolc Tiszai pu.. Rózsa Sándor főint. Miskolc Ig. Könyv.,

(Folytatjuk.)

NEMZETKÖZI élet

Viszontlátásra, pajtások!

Augusztus első három hetében esténként német daltól volt hangos a hűvösvölgyi Hámán Kató vasutas úttörőotthon környéke. Huszonhárom tagú német vasutas úttörő küldöttség viszonozta azt a kedves emlékű látogatást, amelynek azok a magyar vasutas úttörők voltak részesei, akik a múlt évben néhány hetet a Német Demokratikus Köztársaságban töltöttek.

A német pajtások és vezetőik *Berlinből, Drezdából, Lipcséből, Magdeburgból, Karl Marx-Stadtból és Cottbusból* jöttek. A Német Demokratikus Köztársaságban ugyanis ebben a hat városban működik úttörővasút.

A német pajtások ellátogattak *Egerbe, Szegedre, Balatonszántódra, Sztálinvárosba*, de idejük nagy részét a hűvösvölgyi táborban együtt töltötték a magyar vasutas úttörőkkel.

A közös esti tábortüzek, a közösen megoldott úttörő feladatok, az együttes szolgálatteljesítés, kirándulások, kultúrestek tették feledhetetlenné az együttlétet, szőttek új barátságokat, mélyítették a régit.

A német pajtások arra, hogy mi tetszett nekik a legjobban, röviden így válaszoltak: *a vendégszeretet.*

Elragadtatva beszéltek a magyar úttörővasutasok fegyelméről, az Úttörővasút festői szépségéről, s arról a nagyszerű munkalendületről, amely a magyar dolgozókat eltölti.

A búcsúvacsorán mind a magyar, mind a német vezetők hangsúlyozták, hogy nincs nagyobb boldogság, mint annak tudata, hogy mindkét nép közös célért, a szocializmus, a béke erősítéséért dolgozik. Annak a reményüknek adtak kifejezést, hogy a két úttörőcsapat között szövődött barátság tovább erősödött, s a kölcsönös látogatások minden bizonnyal folytatódnak.

Örömmel üdvözölhetjük a német vasutas úttörő vezetőknek azt a bejelentését, hogy jövőre szeretnék Berlinben megrendezni a szocialista táborhoz tartozó úttörő vasutasok nemzetközi táborozását.

Miről tárgyaltak a Vasutasok és a Közúti Fuvarozási Dolgozók Műszaki Bizottságainak prágai értekezletén

A Szállítóipari-, Kikötőmunkások és Halászati Dolgozók Nemzetközi Szövetsége igazgatási bizottságának kezdeményezésére a *Vasúti és Közúti Fuvarozási Dolgozók Műszaki Bizottságai* a közelmúltban értekezletet tartottak Prágában.

Az értekezlet részvevői megvizsgálták, hogy a dolgozókra milyen katasztrofális következményekkel jár a *Fuvarozási Közösség* rendelkezéseinek végrehajtása Nyugat-Európa 17 országában és milyen újabb veszélyek fenyegetik őket a közös piac hat országában, *Franciaországban, Olaszországban, a Német Szövetségi Köztársaságban, Belgiumban, Hollandiában és Luxembourgban.*

Az Európai Fuvarozási Közösség, mint az agresszív imperializmus eszköze, a gyakorlatban már a nemzetközi, közte az amerikai monopolista trösztök hatalmi eszközévé vált az európai vasutak és fuvarozási intézmények fölött. Célja, hogy gazdasági hatalma alá vonja a vasúti és országúti fuvarozást az összehangolás, a korszerűsítés, az átszervezés, az ésszerűsítés és egyéb jogcímek ürügyén. Ezekkel állításuk szerint életképessé és jövedelmezővé tennék a fuvarozást.

Ezek a jogcímek az első látásra kedvezőek. A valóságban azonban a tőketömörülés folyamatáról van szó. Ez pedig annyit jelent, hogy nagymérvű beruházásokkal maximális profitot biztosítsanak a magántőkének. Ugyanakkor egyre fokozottabb mértékben folyamodnak a bérek rögzítéséhez, a vásárlóerő lerontásához, a munkakörülmények súlyosbításához, a biztonsági intézkedések korlátozásához és megszüntetéséhez, a kollektív szerződések, a dolgozók jogait szabályozó rendeletek és jogszabályok, a betegbiztosítás, a nyugdíj súlyos megszorításához, s végül a dolgozók létszámának tömeges csökkentéséhez a vasúti alkalmazottak körében is.

A Fuvarozási Közösséghez tartozó 17 nyugat-európai országban és a közös piac 6 országában a vasúti és szállítási dolgozók milliói szereztek már keserű tapasztalatokat. Az elmúlt 10 esztendő alatt csupán a vasutasok létszámát 400 000 fővel csökkentették. Nem beszélve arról, hogy a törvényes munkaidőt lépten-nyomon megsértik, a biztonsági intézkedéseket nem tartják be, vagy a takarékosságra hivatkozva megszüntetik. Ezekben az országokban olyan törekvések is tapasztalhatók, hogy a vonatokat és más hosszútávú közlekedési eszközöket csak egy személy vezesse.

Nem csoda, hogy ilyen körülmények között növekszik a közlekedési balesetek száma.

A műszaki bizottságok prágai értekezletén pontokba foglalták a vasutasok és a közúti fuvarozási dolgozók jogos követeléseit. A vasutasok a hosszútávú tehergépkocsi-vezetőkkel együtt követelik az életszínvonal javítását, a bérek, a nyugdíjak és egyéb juttatások emelése révén, a szerzett jogok biztosítását, a nyolcórás munkanap tiszteletben tartását, a biztonsági rendszabályok megjavítását és gyakorlati alkalmazását, továbbá, hogy tegyék lehetővé két fő alkalmazását a villany-, diesel- és motorvonatokon és tartsák tiszteletben a szakszervezeti jogokat.

*

A nyugat-európai ország vasutasainak követeléseit és harcát a magyar vasutas dolgozók is támogatják.

A kommunisták példájára...

Tapolca állomás legutóbbi párttaggyűlésén *Farkas Gyula* állomásfőnök javasolta, hogy a kommunisták fogjanak össze és társadalmi munkában takarítsák el az állomás átépítésénél keletkezett törmelék halmokat. Az építő vállalat ugyanis munkaerőhiánnyal küzd és nem tudja ezt a munkát elvégeztetni.

A párttagok egyetértettek az állomásfőnök javaslatával s már a taggyűlés után munkához láttak. A kommunisták példája nyomán a pártonkívüliek és kiszisták közül is többen csákányt, lapátot fogtak és beálltak az önkéntes brigádba.

A rögtönzött társadalmi munka végül kettős eredménnyel járt. Egyrészt megszépült a felvételi épület környéke, másrészt a törmelékhalmokból nagyon sok építőanyag került elő.

Bognár Károly
Tapolca

A román vasutak korszerűsítése

Irta: Covaci Gh.
a Közlekedési és Telekomunikációs Minisztérium Vasúti Departamentjének vezérigazgatója

1944. augusztus 23-a, Románia felszabadulásának történelmi jelentőségű dátuma. Ez a nap egy nagy fordulat kezdetét jelenti: átmenetet a polgári földesúri rendszerből, a népi demokrácia rendszerébe, amelyben a munkásnép az ország egyedüli ura és építője az új szocialista életnek. A félgyarmati állapotból, mely az európai országok utolsó sorába süllyesztette Romániát, országunk először lett történelme során valóban függetlenné és valóban szuverén állammá.

„Mindent a frontért ..."

1944. augusztus 23-án a román hadsereg, melynek soraiban már régen forrott a fasiszta megszállók elleni gyűlölet, ellenük fordította fegyverét. Pártunk, kiadva a jelszót: *„Mindent a frontért, mindent a győzelemért"*, mozgósította az egész munkásnépet, hogy minden erejével támogassa az antihitlerista háborút.

15 román hadosztály — élükön a *„Tudor Vladimirescu-Debretin"* önkéntesekből álló hadosztállyal — vett részt a harcokban a szovjet hadsereg oldalán, egészen a hitlerizmus végleges leveréséig.

A román önkéntesekből álló *„Tudor Vladimirescu-Debretin"* hadosztály, mely a proletár nemzetköziség és hazafiság szellemében volt hadifoglyok kérésére létesült a *Szovjetunióban, Erdély, Magyarország és Csehszlovákia* felszabadításáért vívott harcokban soha el nem múló dicsőséget szerzett.

A Szovjet Főparancsnokság 78 ízben idézte napiparancsában a román hadosztályok haditetteit. A román katonák és tisztek ezreit tüntették ki román és szovjet érdemjelekkel és kitüntetésekkel.

Mint a tradicionális forradalmi harcok folytatói, a román vasutasok is jelentősen kivették részüket az ország felszabadításából. Különösen kitűntek *Bukarest* védelmében, a hitleristáknak a főbb vasúti csomópontokról és a javítóműhelyekből való kiűzésében, a csapatszállításban, valamint a front ellátásában.

A háború vasutainkon súlyos károkat okozott. A *ploesti, brassói, bukaresti* csomópontok, a *grivicai, paskani* javítóműhelyek különösen sokat szenvedtek a bombázásoktól. Emellett ki voltak téve a visszavonuló hitlerista hadsereg-maradványok pusztító dühének. A gördülőanyag nagy része elpusztult, vagy megrongálódott.

A helyreállítás

1944 novemberében megkezdődött a Román Kommunista Párt vezetésével a helyreállítás hatalmas munkája. A nagy javítóműhelyeket, *Grivita-Rosie, Timisoara, Bucuresti-Triaj, Galati, Pascani, Simeria* — korszerűsítettük, *Rosioriban, Craiovában* és *Orasul-Sztalinban* új fűtőházak épültek. Épült néhány új vasútvonal is, pl. *Bumbesti—Livezeni, Rosiori—Craiova, Telciu—Vales—Viseului* viszonylatban.

Az első ötéves terv idején a teherkocsiforduló-idő 20 százalékkal csökkent, a vonatok átlagterhelése 8,6 százalékkal növekedett. A gördülőanyag állomány mozdonyokkal, teherkocsikkal, kazánkocsikkal, valamint számos személykocsival szaporodott.

A második ötéves terv (1956—1960) eddig is újabb sikereket hozott. *Vasutaink teherforgalma 1957-ben közel két és félszer nagyobb volt mint 1938-ban.* 1958-ban a tehervonatok átlagos terhelése 19 százalékkal nőtt 1950-hez képest, míg a tehervonatok utazási sebessége 6,3 százalékkal. Említésre méltó, hogy a román vasutak először lettek rentábilissá, sőt jelentős hasznot eredményeztek.

Az 1959-ben 119 állomáson szerelték fel az elektrodinamikus biztosítóberendezést. Még az idén elkezdődnek a munkálatok az aradi, teiusi, simeriai, cluji, valamint négy közbenső állomáson a *bacau—romani* vonalon az elektrodinamikus biztosítóberendezés felszerelésére.

Iparunk állandó fejlődése folytán, a vasútra háruló feladatok egyre nagyobbak lesznek. Feltétlenül fontos tehát a szállítási kapacitás növelése. Bevezetjük a diesel- és villamos vontatást, amivel csökkenteni tudjuk a menetidőket.

A közeljövő kilátásai

1959 májusában helyeztük üzembe az első hazai gyártmányú villamos motorvonatot, amely két motoregységből és négy kocsiból áll. A bukaresti *„Augusztus 23"*, az aradi *„Gheorghiu Dimitrov"* gyárak, valamint a *resicai vasművek* az új motorvonatnál igyekeztek e legmodernebb megoldásokat biztosítani.

A villamos- és dieselmozdonyok használata lehetővé fogja tenni a vonatok terhelésének növelését, a sebességek emelését. Emellett a rezsiköltségek 20—30 százalékkal csökkennek.

A villamos- és dieselvontatás bevezetésével egyidejűleg megkezdődött a fűtőházak átalakítása.

A román vasutasok becsülettel megfelelnek a párt és kormány azon törekvésének, hogy népünk életszínvonala állandóan emelkedjék. A dolgozók munkalendületének meg van az eredménye. *A Román Munkáspárt Központi Bizottsága július 13—14-i javaslata alapján emelik a fizetéseket, a nyugdíjakat, leszállítják az adókat, valamint 2600 cikknek az árát.*

Dolgozóink dicső forradalmi múltjukhoz híven becsülettel teljesíteni fogják a reájuk háruló feladatokat. Minden erejükkel küzdeni fognak a szállítási terv teljesítéséért, felvirágzásáért, népünk boldogulásáért.

Idejében készüljünk a télre

A napról napra növekvő teherforgalom, a megrakott szerelvények mind arra figyelmeztetnek, hogy elérkezett az őszi nagy szállítások ideje. Úgy gondoljuk, hogy nem korai a figyelmeztetés: idejében készüljünk fel a késő őszi esős napokra, a télre. A télre való felkészülés minden vezetőtől megköveteli a dolgozókról való legmesszebbmenő gondoskodást.

A zord, hideg, szeles, esős időjárás egyaránt igénybe veszi az embert, az anyagot, a gépet. Romlanak a látási viszonyok, sikosabb a pálya, nagyobb a baleseti és megbetegedési veszély. Éppen ezért mind a mozgalmi szerveknek, mind a szakvonali vezetőknek igen fontos feladatuk a biztonságos munkakörülmények megteremtése, a dolgozók egészségi állapotának megvédése.

Ne érjen váratlanul a zord idő

Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy ahol tervszerűen foglalkoztak a téli felkészüléssel, ott a dolgozók kedvezőbb munkakörülmények között végezhették munkájukat, kevesebb volt az időjárás okozta baleset és megbetegedés. Az elmúlt évben a budapesti igazgatóság vezetője osztályvezetői értekezleten foglalkozott a téli forgalomra való felkészüléssel.

Hogy fontosnak tartották ezt a munkát, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a gondos előkészületeknek meg volt az eredménye. Az igazgatóság területén különösebb nehézségek nem álltak elő, s a dolgozók részéről is kevesebb panasz hangzott el, mint máskor.

Mire legyünk figyelemmel?

Az eredményes felkészülés érdekében elengedhetetlen a megfelelő intézkedési terv kidolgozása. Ahhoz, hogy az intézkedési terv elérje célját, szükséges a mozgalmi szervek, a bizalmiak bevonása a dolgozók meghallgatása.

Az intézkedési terv elkészítését nagymértékben elősegíti a mindenre kiterjedő, havonta esedékes üzemszemlék. A szeptemberben megtartandó üzemszemlét is ennek a jegyében kell megtartani. Az üzemszemle terjedjen ki a tetőzet és az összes nyílászáró szerkezetek állapotára, a hidegpadlózat gyékénnyel való lefedésére, a fűtési lehetőségek biztosítására, a szálláshelyeken szükséges nagytakarítások elvégzésére, a tisztálkodáshoz melegvíz biztosítására stb.

A múlt évben a területi bizottságokon megtartott munkavédelmi felügyelői értekezlet után a szolgálati helyek túlnyomó részénél a télre való felkészülés szempontjait figyelembe véve tartották meg az üzemszemléket.

Az üzemszemléken felvett hiányosságok megszüntetésére a pft. szakszolgálat is nagyobb súlyt helyezett. Ma már kevesebb az olyan pályamesteri szakasz — mint a tapolcai —, ahol annak ellenére, hogy megígérték a fűtőház ablakainak pótlását, mégsem végezték el azt a tél folyamán. Természetesen ezért felelősség terhelte a fűtőház főnökét és a munkavédelmi felelősöket is, mert nem követelték kellő eréllyel a hiány pótlását.

Öntevékenységgel is sokat segíthetünk

A szolgálati főnökök elsősorban a fűtőházaknál és a járműjavítóknál legyenek öntevékenyebbek és saját hatáskörön belül végezzenek el olyan munkát, amelyhez anyag és szakember is akad. Ilyen esetben ne várjanak a pályafenntartási szakszolgálatra.

Már most kezdjék meg mindenütt a felkészülést a dolgozók munkakörülményeinek és egészségvédelmének megjavítására.

A pártkongresszus tiszteletére

A kongresszusi verseny eredményeink rugója

A pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaverseny során a Felépítményi Vasanyagjavító Ü. V. szegedi műhelyeiben is számottevő eredmények születtek.

A csoportok, brigádok, csoportvezetők és művezetők egymásközti versenyét pontozásos rendszerben értékeljük. Az első félévben a csoportok versenyében a kovácsok, a brigádoknál a vegyes lakatosok, a csoportvezetőknél *Fazekas Ferenc* vasöntő, a művezetőknél pedig *Takács József* végzett az első helyen.

A kongresszusi versenyben született munkasikerek eredménye, hogy üzemünk az első félévben 105 százalékra teljesítette a tervét. A szép eredmény mindenekelőtt annak köszönhető, hogy igen jó a kapcsolat az üzem vezetői és a mozgalmi szervek között.

Szendrei József
Szeged

Vállaltuk — teljesítettük

A párt márciusi határozatát követő napokban *Pécs állomás* dolgozói vállalták, hogy az első félévben teljesítik az élüzem szint követelményeit.

A feladat nem volt könnyű, a sikert mégis kiharcoltuk és a IX. vasutasnapon kettős ünnepet ültünk. Kezdetben különösen a tehervonatok menetrendszerinti közlekedtetése okozott gondot. De az akadályokat mindig időben sikerült elhárítani. Így értük el, hogy

a tehervonatok 86,4, a személyvonatoknak pedig 98,4 százaléka közlekedett menetrend szerint

az első félévben.

Meglehetősen nehéz munkát követelt tőlünk a kocsitartózkodási terv teljesítése is. Ennek ellenére 104.2 százalékos eredményt értünk el.

Az egy kocsira eső tolatási időnél a gazdaságosságot tartottuk szem előtt.

Ennél a tényezőnél elsősorban a mozdonyszemélyzet és állomásunk között kialakult jó kapcsolatnak köszönhetjük, hogy 109.2 százalékra teljesítettük a tervet. A kocsik gazdaságos kihasználásánál az áruféleségek csoportosításával és a kocsirakományok megfelelő átadásával 118,5 százalékos eredményt sikerült elérnünk.

Állomásunk dolgozói most azon igyekeznek, hogy a várható nagy őszi forgalomban is helytálljanak és a második félévben is megszerezzék az élüzem címet.

Leiti Ferenc
Pécs

Túlteljesítették kongresszusi vállalásukat

A Keleti-pályaudvar I-es pályamesteri szakaszának dolgozói 186 000 forint megtakarítását vállalták a pártkongresszus tiszteletére. A vállalást túlteljesítették: a IX. vasutasnapig 190 035 forintot takarítottak meg.

A legkiemelkedőbb eredményt 8 csoport kitérő cserénél érték el. Ebből négy csoport kitérő cserét 10 óra alatt végezték el. Ez a teljesítmény rekordnak számít a szakasz történetében. Jelentős megtakarítást értek el a fűtőházi vágánycseréknél is, mivel a nehezebben beszerezhető zúzott kő helyett salakot használtak ágyazatnak.

A szerszámok és az anyagok gondos kezelése, valamint az energiatakarékosság révén is figyelemre méltó eredmények születtek. Az utóbbi hónapokban gondosan kijavítják a használt hevedereket, heveder- és síncsavarokat és azokat mellékvágányokon felhasználják. Ugyancsak saját maguk végzik el az aláverő csákányok és a villaágak hegesztését, nádolását. A 200 wattos égők helyett 100, a 100 wattosak helyett pedig 60 wattosakat használnak.

Lehet, hogy sablonosnak tűnik, mégis meg kell említeni, hogy ezek az eredmények jórészt a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság szervező és irányító munkájának köszönhető.

Nagy Sándor

Legfőbb titkunk az együttműködés

Orosháza állomáson is kettős ünnep volt a vasutasnap. Az állomás dolgozói 1959. első felében a 105 százalékos élüzemszintet 109 százalékra teljesítették és vezérigazgatói elismerésben részesültek.

Hogyan érték el ezt az eredményt?

Legelőször talán azt kell megemlíteni, hogy az utóbbi hónapokban élénk versenyszellem bontakozott ki a dolgozók között. Állomásunkon egyetlen olyan vasutas sincs, aki ne követett volna el minden tőle telhetőt a kongresszusi vállalások maradéktalan teljesítéséért.

A jó eredményekhez feltétlenül hozzájárult az is, hogy a szolgálati vezetés és a mozgalmi szervek között jó a kapcsolat. Ugyanez elmondható a társszolgálati ágakkal és a szállítható felekkel való együttműködésről is.

A vezérigazgatói elismerésről szóló oklevelet a vasutasnapon közel 450 fő jelenlétében adták át az állomás dolgozóinak.

Pataki József
Orosháza

Síntörést fedezett fel egy 10 éves kisfiú

300 forint jutalmat kapott

Sebesen robog a vonat, a mozdonyvezető mereven figyeli a pályát, a szabályos időközökben elsuhanó távíróoszlopokat, jelzőket.

Látszólag minden rendben van ezen a vasárnap reggelen. Pontosan indultak Zalaegerszegről és a imént hagyták el Kisfaludpusztát. Egy pillantás az üveg alatt lapuló menetrendkönyvre; — csak önmaga megnyugtatására, — hiszen úgyis tudja, hogy menetrend szerint halad a vonat.

Egyszercsak, éppen a kanyar előtt, mozgó pontot vesz észre. Önkénytelenül lezárja a szabályzót és kihajol. A kis pont egyre közeledik és most már tisztán lehet látni, hogy egy fiúcska szalad a pálya mellett a vonat felé.

A mozdonyvezető rántja a féket, a kisfiú pedig szabályos „Megállj" jelzést ad a vonatnak. A kerék másodpercek alatt engedelmeskedik és a vonat néhány méterrel a fiúcska előtt megáll. A gyermek odaszalad a mozdonyhoz és kérdésre sem várva magyaráz:

— Azért állítottam meg a vonatot, hogy figyelmeztessem a bácsikat, hogy sintörést találtam, nem is messze, itt a kanyarban!

A mozdonyvezető és a fűtő hitetlenkedve ugrott le. Követték a kisfiút, aki egy veszélyes ív elejére vezette őket. A vágányban azon a helyen, ahol a kisfiú mutatta, veszélyes sintörés volt és ha a vonat rámegy, könnyen végzetes baleset válhatott volna belőle.

Ki ez a kisfiú, aki 10 éves korában megállította a vonatot, mert sintörést fedezett fel?

Ignácz János a neve, édesapja vasúti bádogos és a Zalaszentiván—Alibánfa közötti őrházban laknak.

A kis Ignácz János vonatmentes időben gyakran bejárja a vonalat, ahogy a felnőttektől látja. Szemügyre veszi a talpfákat, kötéseket, hevedereket. Így vette észre ezt a sintörést. Figyelmességéért, lelkiismeretességéért és ügyes helyzetfelismeréséért a szombathelyi igazgatóság forgalmi osztálya 300 forinttal jutalmazta.

B. I.

PÉLDAKÉPÜL

Tizenegy éve végzi felelősségteljes munkáját *Fekete Kálmánné*, Budapest Nyugati Szertár egyetlen női számadója. Feketéné azok közé tartozik, akik szeretik a vasutat. Jellemző erre a következő eset.

A közelmúltban tüszős mandulagyulladásban megbetegedett. A magas láz ágybadöntötte. Ő azonban nem tudott nyugodtan pihenni. Állandóan az járt a fejében, vajon el tudják-e nélküle végezni munkahelyén az egyeztetést, boldogulnak-e a munkával? Lázasan bement munkahelyére. Amikor munkartársai és vezetője megdorgálta tettéért, így válaszolt:

— Akkor tudok csak megnyugodni, ha az egyeztetés jelenlétemben zajlik le és személyesen meggyőződhetek róla, hogy minden rendben van.

Férje is régi vasutas. Éppen augusztus elején töltötte be 20. évét a vasút szolgálatában. Jelenleg Ferencváros csomóponton dolgozik, mint vonatvezető. Felettesei, munkatársai lelkiismeretes, szorgalmas embernek ismerik.

A Fekete-házaspárról sokan példát vehetnek.

Híradás Oroszlányból

A pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny során *a Gazdasági Vasutak oroszlányi üzemfőnökségén* kiváló eredményeket értek el: teljesítették első félévi tervüket és megszerezték az élüzem címet.

Sok-sok fáradságos munka gyümölcse ez a kitüntetés. Néhány évvel ezelőtt még szó sem lehetett arról, hogy ilyen eredményeket érjenek el a termelésben. Elsősorban azért nem, mert az üzemfőnökségen rossz munkakörülmények várták a dolgozókat, s a munkafegyelemmel is baj volt.

Ez az állapot azonban már a múlté. A szakszervezeti bizottság az üzemfőnökkel közösen sorra megoldotta a problémákat, orvosolta a bajokat. Jó kapcsolatot építettek ki az *Oroszlányi Szénbányászati Tröszt igazgatóságával* is. Nagyrészt ennek tulajdonítható, hogy a IX. vasutasnapon fennállásuk óta elsőízben kettős ünnepet ülhettek az oroszlányi kisvasút dolgozói.

Mikor javul meg Szár alsón az ivóvíz-ellátás?

Szár alsó megállóhelyen és a közelében levő két vonali őrházban évtizedek óta gondot okoz a vízhiány. Bár a probléma nem egyedülálló, mégis szólni kell róla.

Száron a vízellátást — ki tudja mióta — helybeli fuvaros „biztosítja". A szerződés értelmében napi 1000 liter vizet kell a vasutascsaládok részére szállítania.

Egynapos ivóvíz a kánikulában is

Fischer József fuvaros napjában egyszer, a reggeli órákban bonyolítja le a vízszállítást. El lehet képzelni, hogy a nyári hónapokban milyen vizet isznak a lakók. Melegebb napokon már a kora délelőtti órákban meleg, poshadt a víz. Hogy milyen délután? Ihatatlan. Arról pedig jobb nem beszélni, hogy mi történne tűz esetén.

Az utazóközönségnek — naponta 1000—1500 utas fordul meg Szár alsón — a tatabányai bányákba és üzemekbe bejáró dolgozóknak, a turistáknak, a hétvégi kirándulóknak még ebből a rossz vízből sem jut. Nem csoda, ha emiatt szidják a MÁV-ot.

Hogy az utóbbi években hányan fordultak meg Szár alsón a vízellátás ügyében, annak csak a Fischer-család a megmondhatója. A bizottságok többsége ugyanis ahogy leszállt a vonatról, egyenesen az ő lakására sietett. Elvétve fordult elő, hogy meghallgatták a megállóhelyeken és a két őrházban lakó családok panaszát. Miért mentek Fischerékhez? A „rossznyelvek" szerint Fischeréket érdemes meglátogatni, mert jó vendéglátók.

De hogy visszakanyarodjunk a témához, a vasút kb. havi 4000 forintot fizet a vízfuvarozásért Szár község egykori főjegyzőjének.

S mint később kiderült, ez az összeg még kedvező is a vasútnak, mivel a vízszállításért magasabb fuvardíjat is felszámolhatna Fischer gazda. De ő nem teszi. (Elvégre 1955-ben még csak 2000 forint volt a havi keresete.)

Kilenc év alatt megtérülne a befektetés

Ezek után bárki kiszámíthatja, hogy évente közel 50 000 forintra rúg Szár alsón a vízfuvarozás költsége. Csinos kis összeg.

— Miért fizet ki a MÁV ilyen tekintélyes összeget? Miért nem oldják meg ezt a több évtizedes problémát? — kérdeztük az illetékesektől.

— Megkeresésünkre a Magyar Állami Földtani Intézet azt javasolta, próbáljuk meg karsztvíz feltárását — mondotta a budapesti igazgatóság II. osztályának vezetője. — *Ez a megoldás bizonytalan és a sziklás terület miatt költséges. Javaslatunkra éppen ezért a KPM I/6. C. osztálya az UVATERV vízosztályát bízta meg vízlelőhely felderítésével és a tervek elkészítésével. Az UVATERV mérnökei hosszas vizsgálat után a megállóhely közelében, a völgyfenéken levő jószágitató kutat — tisztítás és átépítés után — tartották alkalmasnak ivóvíz biztosítására. Úgy tudom, hogy a terveket még a múlt évben elkészítették. A kivitelezésre azonban egyelőre nem tudnak 450 000 forintot biztosítani.*

Ezután Erdélyi elvtárstól, a 6 C. osztály vezetőjétől kérdeztük meg: mikor kerül sor Szár alsón a vízhálózat megépítésére?

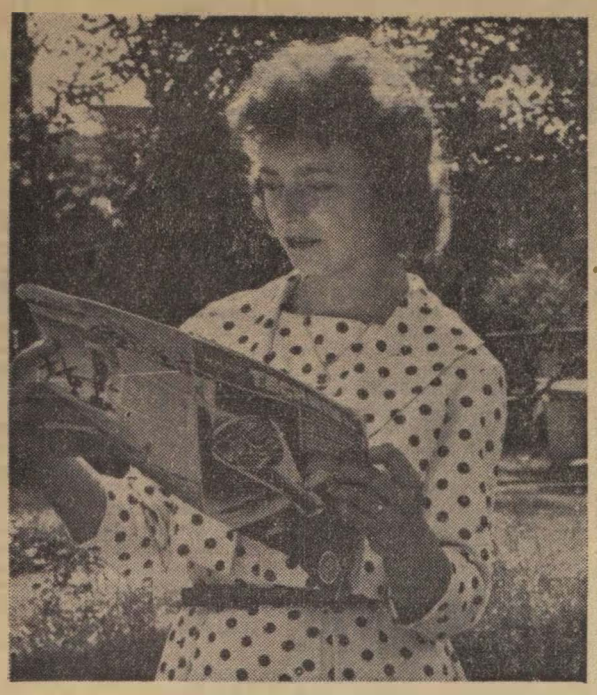
— Sajnos, szakosztályunk 1960-ra sem tudja biztosítani a kivitelezéshez szükséges összeget — kaptuk a választ. *— De ha az 1. szakosztály a beruházási hitelkeretből rendelkezésünkre bocsátja a 450 ezer forintot, már jövőre munkához látunk.*

Kétségtelen, félmillió forint nagy pénz. Az is igaz, hogy fontosabb építkezéseink is vannak, de azt is látni kellene végre, hogy abból az összegből is kitelne már a Szár alsói vízhálózat megépítése, amit eddig Fischer Józsefnek kifizetett a vasút. Nem is beszélve arról, amit korábban költöttek fuvarra.

Visi Ferenc

Az Északi Járműjavító dolgozói a vasutasnap alkalmával emléktáblát állítottak a tanácsköztársaság védelmében elesett harcosok emlékére. Képünk azt a jelenetet ábrázolja, midőn a veteránok nevében Soproni József elvtárs szól a vállalat dolgozóihoz. (Kovács Géza felv.)

Varga III. János, Nánási Károly, Máté László, Hegedüs István vonatkísérők, Rákosrendező pályaudvar dolgozói sakkozással töltik szabadidejüket. (Kovács Géza felv.)



A dombóvári pályafenntartási főnökség KISZ-fiataljai a munka mellett a tanulásban sem akarnak lemaradni. Gálosi Rózsika a vonat indulásáig olvasással tölti idejét.
(Mező László felv.)

A szerkesztőség üzeni

Sziládi Sándor, Szeged: A hazánkban üdülő osztrák vasutasokról augusztus 3-i számunkban írtunk. **Tótka Károly, Szeged:** Rejtvénypályázatot helyszűke miatt közölni nem tudunk. **Horváth András, Budapest:** Az elvtárs által leírt esetben a kalauz helyesen járt el, amikor fiát felszólította, hogy adja át a helyét álló utasoknak. Ezt, véleményünk szerint önként is meg kellett volna tennie. Így kívánta volna a szocialista erkölcs, s amelyre a vasúti kocsikban elhelyezett felhívások is figyelmeztetnek. **Klimó Sándor, Selyp:** Bb. kabátjának viselési idejét a valóságnak megfelelően módosították. Az igazgatóság erről értesítette a ruhakezelőt. Legutóbbi levelét illetékes helyre továbbítottuk. **Özv. Miklós Istvánné:** Versét a szerkesztőség nem találta közlésre alkalmasnak, de veréséből örömmel vettük tudomásul, hogy a pécsi kórház személyzetének munkájával elégedettek a betegek. **Szentgáli István, Gyöngyös:** Az Anyagellátási Igazgatóság tájékoztatása szerint a dolgozók tüzelőanyag-szükségletét az adott körülményeknek mérten igyekeznek a legjobban kielégíteni. Gyöngyösre eddig 429 tonna szenet küldtek. Ebből 310 tonna borsodi volt, s csupán 119 tonna a dél-nógrádi. **Behán Rózsa, Kazincbarcika:** Személyes látogatását várjuk. **Tótka Károly, Szeged:** A gyógyszer beszerzése iránt intézkedtünk. Reméljük, sikeres lesz a közbenjárás. **Özv. Fülöp Gyuláné, Budapest, Benkó Nándorné, Vác, Balogh Sándorné, Tar, Sovány Imre, Böhönye:** Levéliben válaszoltunk. **Szilágyi Sándor, Budapest:** A légvezetékes telefonvonalak kábelbe helyezése állandóan folyik. Sajnos, amíg valamennyire sor kerül, hosszú időbe telik. **Pataki József, Orosháza:** A vasutas—postás ifjúsági találkozóról augusztus 15-i számunkban tudósítást adtunk. **Cseh Zoltán, Szolnok, Nemet István, Kisújszállás, Dancs József, Tapolca, Bódogh Mihály, Dombóvár, Uglyai Sándor, Miskolc, Zsigmond János, Szolnok, Gyenes Imre, Jászberény, Pintér Lajos, Vácrátót:** Leveliket, tudósításukat stb. helyszűke miatt nem tudtuk közölni.

Tótka Károly, Czeglédi Sándor, Debrecen, Mohai Edéné, Kiskunfélegyháza, Behán Rózsa, Cseke Imre, Budapest, Dancs József, Zsigmond János, Uglyai Sándor, Pataki József, Mészáros Sándor, Tokaj, Bp. Nyugati Szertár dolgozói, Németh Pál, Szerencs, Bognár Károly, Tapolca, Csikhelyi Béla, Kaposvár, Farkas Imre, Debrecen, Mikola György, Miskolc, Várnai László, Pécs, Németh Lajos, Dombóvár, Takó Kálmán, Szolnok, Bódogh Mihály, Huszár József, Kovács Kálmán, Budapest, Sziládi Sándor, Szentgáli István, dr. Horváth Károly, Budapest, Nagy Sándor, Budapest, Baki Károly, Budapest: Leveleiket lapunkhoz felhasználjuk.

Szentgáli István, Bognár Károly, Gulyás Antal, Táplószecső, Topa Albert, Budapest, Markos József, Zalaegerszeg, Csömpál Ferenc, Fonyód. Takács János, Budapest: Panaszukat megvizsgáljuk. Az eredményről értesítést adunk.

„A jó gazda gondosságával"

Ezzel az elnevezéssel indított tisztasági mozgalmat a budapesti igazgatóság és a területi bizottság az igazgatósághoz tartozó tizenegy pályafenntartási főnökség területén.

A mozgalom nemcsak a szolgálati hely csinosításából állt. Az értékelésnél a kulturált utazás feltételeinek megteremtését és a társadalmi tulajdon védelmét is figyelembe vették. A négy budapesti személypályaudvaron a kulturált utazás megteremtése volt az elsődleges cél. A versenyben a *Nyugati* és a *Déli pályaudvar* végzett az első helyen.

Igazgatósági viszonylatban is két szolgálati hely, a *Szolnoki fűtőház* és *Torbágy* csomópont szerezte meg az első helyet. Mindkét szolgálati helyen mintaszerű rend és tisztaság uralkodik s a társadalmi tulajdon védelmére is nagy gondot fordítanak. A *Torbágyi Villamos Vonalfőnökség* területe például olyan, mint egy virágoskert. Hasonló a helyzet a szolnoki fűtőház irodaépületének környékén is. Az egykori salakbuckák helyén most tarka virágok pompáznak.

A bizottság területi szinten külön értékelte az eredményeket. A legjobbak között találjuk *Vácrátót, Monor* és *Hegyeshalom* állomást, hogy csak néhányat említsünk.

Budapest Nyugati- és Déli-pályaudvart, a szolnoki fűtőházat és Torbágy csomópontot, valamint a területi szinten legjobb eredményt elért 10 szolgálati helyet az igazgatóság pénzjutalomban részesítette.

Eredményesen dolgozik a szegedi 91-es Utasellátó

Azzal szeretném kezdeni, hogy *Szeged állomás Utasellátó étterme a múlt év második felében havi 40 ezer forintot forgalmazott. Ezzel szemben jelenleg mintegy 100 ezer forint a havi bevétele.* Ez a nagyszerű eredmény a kongresszusi verseny során kialakult helyes vezetés, szakszerű irányítás és nem utolsósorban a vendégekkel való fokozottabb törődés nyomán született.

Az étterem vezetői és dolgozói a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy tervüket 105 százalékra teljesítik. Ezt a vállalást jóval túlteljesítették. Az első negyedévben 110, a második negyedévben pedig már 115 százalékos eredményt értek el. Ez pénzben 2 millió 600 ezer forint bevételt jelent. A harmadik negyedévben még nagyobb bevételre, 1 millió 600 ezer forintra számítanak.

Bár a *Szegedi Szabadtéri Játékok* idején jelentősen növekedett az étterem forgalma, azt is meg kell mondani, hogy az udvarias, gyors kiszolgálás, no meg az étterem tisztasága miatt a szegediek is szívesen látogatják és szinte napról napra gyarapszik a fogyasztó törzsvendégek száma.

Csendesen, szerényen, de annál eredményesebben dolgoznak a 91-es Utasellátó dolgozói. Feltétlenül megérdemelnék az elismerést. Az Utasellátó központ azonban a IX. vasutasnapon megfeledkezett róluk. Egyetlen dolgozó sem kapott jutalmat, vagy elismerést.

Tótka Károly
Szeged

HÍREK

— **Több mint száz dolgozó jelentkezett** Dombóvár állomáson a dolgozók iskolájába, köztük olyanok is, akik 50. életévüket betöltötték.

— **Új singyártási technológiát dolgoztak ki Kínában** a Cin-huai politechnikai intézetben. Az új technológia szerint a sineket gömbgrafitos öntött vasból gyártják. Előnye, hogy nincs szükség acélra és kisebb gépgyárak öntődéiben is előállítható. Egy ilyen újfajta sinekből készült pályán három hónap alatt 15 ezer szerelvény haladt át mintegy 10 millió tonna teherrel. A sínek kiállták a próbát.

— **Munkás-paraszt találkozó** Gyöngyöshalászon. Az alkotmány ünnepén a Gyöngyösi Kötőgyár U. V. dolgozói Gyöngyöshalászra látogattak el, ahol együtt ünnepeltek a termelőszövetkezetek tagjaival.

— **Társadalmi munkában rendezik a gödöllői állomás előtti teret.** 60 vasutas 150 munkaórát ajánlott fel, a tanács 10 000 forinttal járul hozzá a terület rendezéséhez. A vasutas park előreláthatólag az év végére elkészül.

— **Munkásakadémia indul az összel a szombathelyi állomáson.** Az akadémiát az állomás dolgozói a fűtőházzal közösen szervezték. Idáig 60 dolgozó jelentkezett az akadémiára.

— **A szovjetunióbeli Brovari állomás kollektívájával leveleznek** Debrecen állomás vasutasai. A magyar vasutasok levelét a Kijevben megtartott összvasúti szakszervezeti elnökségi ülésen is felolvasták és a szovjet vasutas sajtó is hírt adott róla.

— **Emléktáblát állítottak Kiskunfélegyháza állomáson** Bartha Miklós volt fűtőházfőnöknek, akit a fehérterror 1919-ben kivégeztetett. Az emléktáblát a vasutasnapon leplezték le.

— **Borkóstolóval egybekötött** gyümölcskiállítást rendezett Szatymaz községben a járási Hazafias Népfront. Szeged állomás békebizottságának aktívái részt vettek a kiállításon és munkájukkal hozzájárultak a sikerhez.

— **8 233 200 forint értékű évi felajánlást tett** a kongresszusi verseny keretében a ferencvárosi fűtőház. Ebből az első félévben 5 584 362 forintot teljesítettek.

— **Nemrég fejeződött be a London keleti részében fekvő hatalmas rendezőpályaudvar újjáépítése.** A 2 500 000 font költséggel épült, korszerű automata berendezésekkel felszerelt rendezőpályaudvaron naponta 4500 kocsi halad keresztül.

— **Négyszáz négyszögöl területű elhanyagolt parkot hoztak rendbe** Szeged állomás KISZ-fiataljai a Gőz utca sarkán. A virágosítást a MÁV-kertészet végezte.

— **1200 társadalmi munkaórát fordítottak az állomás parkosítására** Tatabánya-Felső vasutasai. Az épületek környékét is csinosították.

— **A „Szakma ifjú mestere" címet** és az ezzel járó pénzjutalmat 13 fiatal kapta meg a vasutasnapon Békéscsaba állomáson. A fiatalok közül hárman arany, négyen ezüst és nyolcan bronz fokozatot értek el.

— **Ismerkedési estet rendezett** augusztus 29-én a gödöllői állomás nőbizottsága.

— **Az általános iskola nyolc osztályának elvégzésére** 109 dolgozó jelentkezett Szeged állomáson.

— **180 000 forint beruházással korszerűsítették** az Utasellátó szombathelyi étermét. A munkálatok két héttel a határidő előtt — a vasutasnap tiszteletére — befejeződtek.

A Hivatalos Lapból

A 36. sz. Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

Köszönetnyilvánítás a VII. VIT-találkozó küldöttelnek alutazása alkalmával különösen kiemelkedő munkát végzett állomások dolgozóinak.

121 525/1959. I/2. B. Végrehajtási Utasítás. Az őszi forgalmi verseny célkitűzései.

LAKÁSCSERE

— **Nyíregyházán, MÁV bérházban** levő 2 szoba összkomfortos lakásomat elcserélném budapestiért. Heer Zsigmond főintéző. Nyíregyháza. MÁV bérház, II. lépcsőház, I. em. 13. sz.

Emlékezés egy évfordulóra

A napokban múlt 10 éve, hogy az *Alföldi Első Gazdasági Vasút* vonalait a MÁV vette kezelésbe. A népes községeket összekötő magánvasút átvétele alkalmával a bizottság egyik tagja megjegyezte:

— *Ha ez a vasút nem volna, meg kellene építeni!*

Igaza volt. A MÁV-nak így is sokat kellett áldoznia a vonalak korszerűsítésére. A rendkívül elhanyagolt vonalhálózat, amelyen úgyszólván naponta történt nyílt vonali kisiklás, teljesen új felépítményt kapott.

Tótkomlóstól Békéssámsonig, Gyopárosfürdőtől Rákóczitelepig, az orosháza—mezőkovácsházi vonalból *Pusztaföldvárig* új vonalak épültek. Megindult a forgalom a *ludad—tarhos—vizesfási* vonalon is, majd — a MÁV Alföldi Kisvasút nevet viselő — keskeny nyomközű vasút vágányösszeköttetésbe került a Gazdasági Vasutak vonalhálózatával.

Ezzel a MÁV Alföldi Kisvasút vonalairól a nagymennyiségű cukorrépa, átrakás nélkül, közvetlenül futhat be a *mezőhegyesi* és a *sarkadi* cukorgyárba.

10 év alatt a kocsi- és mozdonyparkban és más tekintetben is nagy változás történt.

Az elavult, rozoga személy- és teherkocsik helyett ma már kényelmes, új, négytengelyes kocsik közlekednek. Az öreg autóbuszokból átalakított „sinautóbusz"-ok és állókazános gőzmotorkocsik helyett korszerű dieselmotoros mozdonyok és 490-es sorozatú gőzmozdonyok továbbítják a vonatokat.

A düledező, egészségtelen régi műhely helyett, tágas, világos, egészséges, korszerűen felszerelt műhely épült, ahol a dolgozók kifogástalan munkakörülmények között dolgozhatnak. Persze nemcsak a műhely, hanem a kisvasút valamennyi dolgozójának megjavult a munkakörülménye.

A *békéscsabai* luxusvilla, ahol az AEGV vezérigazgatója lakott és a vezérigazgatóság székelt, szintén új lakókat fogadott be, s büszkén viseli homlokzatán a feliratot: „MÁV NEVELŐINTEZET". Ebben a ragyogó tisztaságú, mintaszerűen vezetett intézményben, melyről érdemes volna külön írni, a legmelegebb otthont találja minden ide kerülő vasutas gyermek.

Pompásan felszerelt termek, szakkörök könyvtár, társalgó, televízió, teniszpálya, úszómedence, egyszóval az eredményes tanulás minden feltétele, a nemes szórakozás minden lehetősége, a gondtalan játék minden kelléke és a nyugodt pihenés minden kényelme rendelkezésükre áll a növendékeknek.

Boldogok lehetnek azok a vasutas szülők, akiknek gyermekei itt tanulhatnak. De büszkék vagyunk mi vasutasok is, hogy az Alföldön ilyen vasúthálózattal, ilyen intézménnyel gazdagodtunk 10 év alatt.

Csikhelyi Béla

Sport

Jól sikerült a vasutas természetjárók bakonyi táborozása

A szakszervezet sportosztálya mellett működő természetjáró intézőbizottság a Bakony legszebb vidékén, a fenyőfői ősfenyves mellett húzódó Hódos-ér mentén rendezte meg 10 napos táborozással egybekötve a VIII. országos vasutas természetjáró találkozót.

Az idei találkozó, amely augusztus 13-tól 23-ig tartott, mind külsőségében, mind pedig tartalmában felülmúlta az előző években megrendezett találkozókat. Ezért elsősorban a rendező gárdát illeti dicséret.

Most pedig nézzük meg, mivel töltötték napjaikat az ország különböző részéből összesereglett természetjárók a táborban? Pihenéssel és túrázással. A táborban a kis hegyi patak csobogása és a reggeltől-napestig folyvást szóló madárdal tette kellemessé a pihenést. A túrázóknak pedig a vadregényes Cuha-völgy és az Ördögárok zegzugos sziklaszurdokai nyújtottak maradandó élményt.

Alkonyat után lassan megelevenedett a napközben csendes tábor. S amikor leszállt az est, rendszerint a tábortűz köré gyűlt a találkozó mintegy 480 résztvevője. S ahogy ez ilyenkor lenni szokott, gitár- és furulyaszó mellett felcsendült a dal, egymást követték a tréfák, miközben új barátságok szövődtek, s a réglek tovább mélyültek.

A pihenés és túrázás utolsó napjaiban került sor az intéző bizottság beszámolójára és az 1959. évi tájékozódási csapatbajnokságra. A nemes vetélkedés a vidékiek jó szereplésével ért véget.

Eredmények: Férfi I. osztály: 1. Pécsi VSK, 2. BMSC, 3. BVSC. **Női II. osztály:** 1. BVSC, 2. Debreceni VSC, 3. Testvériség. **Ifjúsági II. osztály:** 1. Békéscsabai MÁV Bocskai, 2. BVSC, 3. Szegedi VSE.

A Verseny ünnepélyes eredményhirdetése és a díjkiosztás tábortűz mellett történt. A férfi I. osztályú CsB győztese, a Pécsi VSK elnyerte az 1952-ben alapított „Lokomotív" vándorkupát, a női csapat a Testvériség fennállásának 50 éves jubileuma tiszteletére alapított vándordíjat, míg az ifjúsági csapat a sportosztály tiszteletdíját kapta. A győztes csapatok tagjai külön díjazásban is részesültek.

Forgó János

Egyenlő elbírálást

Az MTST elnöksége harmadszor nem adott engedélyt arra, hogy a vasutasnapon külföldi csapatot fogadjon a szakszervezet sportosztálya, vagy valamelyik nagyobb egyesületünk.

Az idei vasutasnapon Budapesten a Bukaresti Rapid, a 100 éves jubileum alkalmából Miskolcon rendezett sportünnepség keretében pedig a csehszlovák vasutas labdarúgó-válogatott szerepelt volna, ha...

Ha az MTST nem vonja vissza korábbi döntését. Arról van ugyanis szó, hogy az MTST a sportosztály 1959. évi nemzetközi versenynaptárában annak idején jóváhagyta a Bukaresti Rapid budapesti, illetve a csehszlovák vasutas labdarúgók miskolci szereplését.

Meglepetésre a vasutasnap előtti hetekben — amikor már a program elkészült — mégsem engedélyezték a két csapat fogadását. Indok: augusztus 2-án indul a bajnokság, nem lehet felrúgni a sorsolást.

Az MTST döntésében bele kellett nyugodni, bár kellemetlen volt az utolsó pillanatban lemondani a két csapatot. Még szerencse, hogy nem maradt labdarúgómérkőzés nélkül a budapesti sportünnepély.

Valamit mégis szóvá kell tenni. Mégpedig azt, hogy az MLSZ és az MTST nem egyenlő mértékkel mér. Más szakmáknak engedélyezik, hogy sportünnepélyükön külföldi csapatok szerepeljenek, a vasutasoknak nem.

Érdekes az is, hogy a Tatabánya és a Dorog egy csehszlovákiai „zsíroskenyér"-túra miatti hétközben is lejátszhatta bajnoki mérkőzését, s bizonyára lejátszhatja majd szeptemberben a Fradi és az MTK is.

A vasutas sportolók és sportvezetők ezek után jogosan kérdezik: miért tesz kivételt az MLSZ és az MTST az élvonalbeli csapatok között? Miért utazhatnak külföldi túrára és fogadhatnak külföldi csapatot más klubok? Vajon mikor szüntetik meg a kivételezéseket?

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest. VI.: Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

GYANUS CSEND

— *Mi az, Elemér! Nem tudsz aludni?*
— *Sajnos, a gurítódombon alszanak, azért nem tudok én aludni.*

BÉKEANGYAL

— *Nézzék fiúk, legalább erre a négy hónapra béküljenek ki. Az őszi forgalom alatt nem szabad féltékenykedni!*

ÉLETMENTŐ VÁLTÓŐR

Súlysáp állomás közelében történt. *Szécsényi János* váltóőr, éppen a kijáratot készítette elő az 5522-es számú vonatnak, amikor kétségbeesett gyermekhang ütötte meg a fülét:

— *Segítség! Segítség!*

Villámgyorsan kiugrott az őrhelyről és rohant a hang irányába. Amint a segítségért kiabáló kislányhoz ért, látta hogy az útátjáró melletti áteresz kb. 2 méter mély vizében egy 5 év körüli fiúcska fuldoklik.

Nem tétovázott. Amint a kisfiú felbukkant a vízből, elkapta a kézfejét és kiemelte a vízből. A kisfiú a mesterséges légzés hatására lassan magához tért, de még sokáig nem tudott szólni, csak ide-oda támolygott.

Közben a gyerek édesanyja is odaért és hálálkodva vette át fiát. Szécsényi Jánostól, aki rohant vissza szolgálati helyére, hogy fogadhassa az 5522-est, amely közben bejárt az állomásra.

Az életmentő váltóőr dicséretet érdemel cselekedetéért.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. SZEPTEMBER 17.

A pártkongresszus tiszteletére

A szocialista brigád címért versenyeznek a ferencvárosi fűtőházban

Dolgozóink a sajtóból értesültek arról, hogy üzemeinkben brigádok alakultak a szocialista brigád cím megszerzéséért. Egyre többen fordultak hozzánk azzal, hogy a ferencvárosi fűtőházban is alakítsunk ilyen brigádokat.

A dolgozók kérése indokolt volt. Az első félévben elnyertük az élüzem címet, sokan megkapták a Kiváló Dolgozó jelvényt.

A kérést tett követte. A mozdonyjavító műhelyben *Vágó Mátyás* és *Pekk Imre* vezetésével két brigád alakult. A kocsijavító műhelyben négy brigád tűzte ki célul, hogy megszerzi a kitüntető címet. *Farkas Imre* lakatos, *Patus Géza* bognár. *Kövesdi István* hegesztő, *B. Nagy Vince* lakatos és még sokan mások, kommunisták, pártonkívüliek, fiatalok határozták el, hogy teljesítik a feltételeket. Felajánlották, hogy szabad idejük helyes felhasználásával egyre többet tanulnak, művelődnek. Közös rendezvényeikkel arra törekednek, hogy tovább szőjjék az egymással való barátságot.

A brigád tagjai természetesen a munkában is élen akarnak haladni. A mozdonyjavítók csökkentik a karbantartás és az időszakos javítás idejét. Alkalmazzák a bevált újításokat és munkamódszereket. A gépek személyzetével kapcsolatot tartanak, hogy a kisebb hibákat minél gyorsabban kijavíthassák.

A brigádok a fegyelemben is példát mutatnak. Jelszavuk: *Minél eredményesebben dolgozni! Tanulni! Tanítani!*

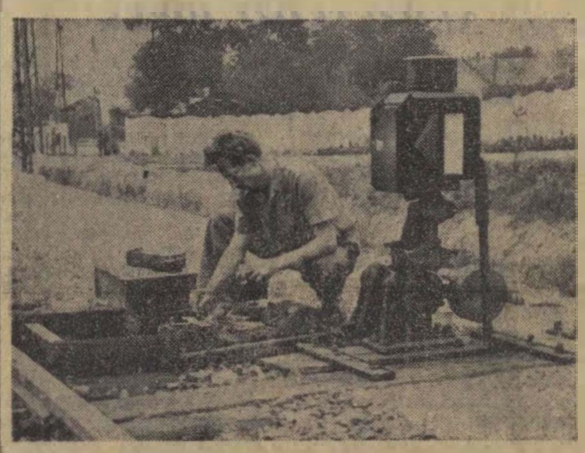
Meggyőződésünk, hogy a brigádok teljesítik célkitüzéseiket. Bizonyításul egy példa:

A közelmúltban történt. A munkaidőnek vége volt. Sokan már haza is mentek. Ekkor jelezte a forgalom, hogy néhány kocsiban sürgősen továbbítandó szállítmány van, de a kocsik kisebb javításra szorulnak. Dolgozóink minden utasítás nélkül összefogtak és megjavították a sérült kocsikat.

Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy dolgozóink megértették és magukévá tették pártunk március 6-i határozatát. Látják a nagyszerű célt, és azon vannak, hogy meggyorsítsák hazánkban a szocializmus építését. Minden tett, minden nagyszerű elhatározás, minden bátor kezdeményezés egy lépés előre, és ebben a nagyszerű küzdelemben a szocialista brigád címért versenyzők élen járnak.

A szakszervezeti bizottság nevében sok sikert, eredményes munkát kívánunk nekik.

Cseke Imre
termelésfelelős.



Alsómajsa megállóhelyen teljesít szolgálatot Gróf Lajos jegykiadó pályaőr. Három évtizedet jóval meghaladja, mióta itt dolgozik. Szolgálati helyét és környékét szabad idejében állandóan csinosítja. Dicséret érte.

(Mező László felv.)

Élenjáró fiatalok

A „*Szakma ifjú mestere*" címért folyó verseny első félideje lezárult. A IX. vasutasnap előtti hetekben megtartott vizsgákon a szegedi igazgatóság területén szép eredmények születtek. *A KISZ-fiatalok közül tizennégyen arany-, tizen ezüst-, húszan pedig bronzérmet kaptak.*

Kik vizsgáztak legeredményesebben? Kiknek sikerült megszerezniök az aranyérmet? Ime a legjobbak névsora:

Einemann János esztergályos és *Barna Antal* lakatos Szeged Szerelésvezetőség, *Faggyas Katalin* forgalmi szolgálattevő Kopáncs, *Szabó B. Imre* jegyvizsgáló és *Bodor Ferenc* vonatvezető Szeged, *Fazekas László* tolatásvezető Hódmezővásárhely, *Danoji Mihály* pályamunkás Makó, X-es pályamesteri szakasz, *Gyarmati Lajos* jegyvizsgáló Békéscsaba, *Tombácz József* lakatos és *Barna József* esztergályos Szeged fűtőház, *Árokszállási Kálmán* esztergályos és *Bovatsek Mihály* Vasanyagjavító.

A KISZ-fiatalok nem voltak egyedül ebben az újszerű versenyben. A tanulásban, a vizsgákra való felkészülésben sok segítséget kaptak a mozgalmi szervektől és a szakvonali vezetőktől egyaránt.

A Keleti pályaudvar tatarozása során restaurálják a homlokzat tetején levő szoborcsoportot is. A kőfaragók az egyik szobor hatalmas fáklyát tartó kezét tisztítják, háttérben a Rákóczi út.

(MTI Foto — Lajos György felv.)

Még lehet jelentkezni a dolgozók általános iskoláira

A szakszervezet kultúrnevelési osztálya — a Művelődésügyi Minisztériummal folytatott tárgyalások alapján — felhívja a szakszervezeti bizottságok figyelmét, hogy a dolgozók 10 hónapos esti általános iskolái szeptember 15-én, az 5 hónapos, heti négyszeri foglalkozással induló általános iskolai tanfolyamokat pedig az október 19-ével kezdődő héten indulnak.

A dolgozók a tanfolyamokra szeptember 23-ig jelentkezhetnek. Az induló tanfolyamok (évfolyamok) számát és a hallgatók létszámát szeptember 25-ig kell bejelenteni az illetékes járási (megyei) tanács művelődési osztályán.

A szükséges tankönyveket osztályonként a létszámnak megfelelően közvetlenül az Állami Könyvtejesztő Központjától (Bp, V., Deák Ferenc u 15.) rendeljék meg. Részletes felvilágosításokat a szakszervezet területi bizottságai adnak.

★

Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy dolgozóink élnek a tanulási lehetőségekkel. Ennek bizonyítására megemlítjük, hogy például a *mórahalmi pályamesteri szakasz* 40 dolgozójából 22-en, az *Északi Járműjavítóban* pedig 139 dolgozó jelentkezett általános iskolai továbbtanulásra.

A *debreceni igazgatóság* területén 1154, a *pécsin* eddig 600 dolgozó jelentkezését vették tudomásul. *A miskolci igazgatóságnál* húsz szolgálati helyen szerveztek önálló általános iskolát.

Kívánjuk, hogy az eddigi eredményeket újabbak kövessék, a tanulók sikereket és jó eredményeket érjenek el.

A dunakesziek figyelmébe

A *Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* belsőszervelvényes dolgozói az első félévre esedékes kongresszusi vállalásukat teljesítették.

Az év hátralevő hónapjaiban is azon leszünk, hogy helytálljunk a munkában. Nagyon jól tudjuk, hogy a mi jó munkánktól is függ a személykocsik belső berendezésének állapota. Vállalásaink is erre, valamint az önköltség csökkentésére és a fokozott anyagtakarékosságra irányulnak. Különösen az anyaggal kell gazdaságosan bánnunk, mivel alkatrészhiánnyal küzdünk. Az új kocsikhoz például semmiféle alkatrészt nem kaptunk.

A még jobb eredmények elérését sajnos a legtöbb esetben kívül álló okok gátolják. Baj van a főműhelyekből kikerülő fővizsgás és új kocsikkal is.

Korai volt az öröm

A múlt év tavaszán, amikor megkaptuk a 4600-as sorozatú személykocsikat, azt mondták; kísérjük figyelemmel futásukat és az észleltekről, a tapasztalatokról tájékoztassuk az üzemet.

Örömmel fogadtuk az új kocsikat, mondván: több időnk lesz az öreg, még forgalomban levő kocsik javítására. Örömünk azonban korai volt. A kocsikon több olyan hibát fedeztünk fel, amelyeket az üzemben gondosabb munkával még a forgalombahozatal előtt kijavíthattak volna. Főnökségünk megtette észrevételeit. Ugy látszik azonban hasztalanul, mert azóta is ugyanazokkal a hibákkal kerülnek ki a kocsik, mint tavaly tavasszal.

Az ablakszerkezet hibás. Havonta több száz munkaórát vesz igénybe a helyükből kiugrott görgők visszahelyezése. Ezek megakadályozására *Bartha Géza*, volt munkatársunk — nyugdíjba ment — nagyszerű újítást készített. Az újítást nem alkalmazzák, pedig rengeteg üveget és munkaórát lehetne vele megtakarítani. Hasonló a helyzet az ablakroletták szerkezeténél is. Már az új kocsiknál 70—80 százaléka használhatatlan.

Az új kocsik másik nagy hibája, hogy hamar tönkremegy, nem működik a WC-k öblítőberendezése. A hibás szerkezet nemcsak nekünk okoz többletmunkát, hanem a takarítóknak is.

Lehetne segíteni

Mi nem vonjuk kétségbe a *Dunakeszi Járműjavító* eredményeit. Sőt szívből örülünk annak, hogy 4,5 milliót takarítottak meg a kongresszusi versenyben. Arra azonban szeretnénk felhívni a figyelmüket, hogy jobban ügyeljenek a minőségre.

Nem vet jó fényt az üzemre, hogy az új kocsikon néhány napos futás után nekünk kell elvégezni a feljáró ajtók szabályozását, a zárlemezek beszerelését, nekünk kell kicserélni a tolóajtók görgőit, és az ülések kartámláinak rögzítése is ránk vár. Apró munkák ezek, de időt vesznek igénybe és bosszúságot okoznak dolgozóinknak.

K. T.

Őszi forgalmi értekezlet Tapolcán

Mintegy 400 dolgozó jött össze Tapolcán, a vasutasszakszervezet székházában, hogy megtárgyalja az őszi forgalommal kapcsolatos feladatokat.

A szombathelyi igazgatóság részéről *Török József* osztályvezető tartotta a beszámolót. Megjelent az értekezleten *Czigler Károly*, a tapolcai járási pártbizottság titkára.

Az előadó rámutatott, hogy az őszi forgalom sikeres lebonyolítása gondos és jól megszervezett munkát követel. Igazgatóságunk az év első felében élenhaladt az igazgatóságok közötti versenyben, de az önelégültség és az elbizakodottság következtében az utolsók közé került. Mindent el kell követnünk, hogy kikúszöböljük a csorbát.

Súlyos hiba, hogy egyes szolgálati helyeken a vezetők nem támaszkodnak eléggé a párt- és szakszervezeti szervekre. Ennek következtében háttérbe szorul a munkaverseny mozgalom szervezése és csökken a dolgozók lendülete.

Dolgozóinkban megvan az eltökéltség és az akarat, hogy igazgatóságunk ismét az élre kerüljön. Rajtunk múlik, hogy élni tudunk-e a lehetőségekkel. Arra kell törekednünk, hogy lassú, de biztos alapokon nyugvó eredményekkel az élre törjünk, megszilárdítsuk eredményeinket.

A legnagyobb feladatunk a kocsitartózkodási idő lerövidítése és a szállítófelekkel való egészséges kapcsolat kiépítése.

Nyomatékosan aláhúzta a szolgálati ágak együttműködésének fontosságát. Felhívta a forgalmi, a vontatási és a pályafenntartási dolgozók figyelmét arra, hogy fogjanak össze, és vigyék sikerre az őszi forgalmi feladatokat.

Az őszi forgalom egybeesik a pártkongresszus időpontjával. A kommunisták nagyszerű és megtisztelő feladata, hogy lelkes munkájukkal példát mutassanak és magukkal ragadják a pártonkívüli dolgozókat — mondotta.

Befejezésül sok sikert és jó munkát kívánt a tapolcai csomópont és a balatoni állomások dolgozóinak.

Zárszóként *Czigler* elvtárs szólott a vasutas dolgozókhoz, méltatva az őszi forgalom népgazdasági jelentőségét.

Dancs József
Tapolca, fűtőház

A szegedi igazgatóság az élen

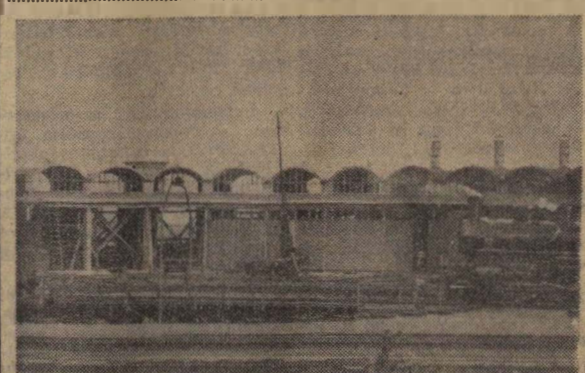
Hosszú küzdelem és sok munka előzte meg, amíg a szegedi igazgatóság az igazgatóságok közötti versenyben az első helyre került. A vezetés színvonalának emelkedése, a párt- és szakszervezeti funkcionáriusok felvilágosító munkája és az ennek nyomán kibontakozó szocialista munkaverseny mozgalom meghozta az eredményt.

A szegedi igazgatóság az élre került: *a tehervonatok menetrendszerűségénél 83,27 százalékot, a gazdaságos szénfelhasználásnál 111,61 százalékos, a teherkocsik átlagos kihasználásánál pedig 101,97 százalékos teljesítményt értünk el.*

A vasutas dolgozók a pártkongresszus tiszteletére felajánlották, hogy 2 millió tonnával több árut szállítanak el az év második felében. Igazgatóságunk területén ez 260 000 tonna árutöbbletet jelent. E feladat sikeres megoldása érdekében dolgozóink elhatározták, hogy a kocsikihasználást 0,1 tonnával az országos átlag fölé emelik.

A területünkön folyó szakszervezeti taggyűlések és termelési tanácskozások nagy látogatottság mellett folynak. A tanácskozásokon megbeszélik a feladatokat és újabb felajánlások születnek. A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy dolgozóink körültekintően foglalkoznak a termelés kérdésével és azt akarják, hogy a kitűzött feladatokat becsülettel teljesítsék.

Sziládi Sándor
Szeged



Befejezéshez közeledik a mozdonyszín építése a székesfehérvári fűtőháznál.

Nemzetközi vasúti oktatófilmet készítünk

A vasbetonaljak technikai kivitelezése tekintetében Magyarország nagy hagyományokkal rendelkezik. Ez a felismerés indította az OSZZSD-t arra, hogy a MÁV-ot bízza meg a „*Vasbetonaljak*" c. oktatófilm elkészítésével.

A film forgatókönyve már elkészült. A felvételek legnagyobb része Magyarországon készül. A külső felvételek egyrészében azonban közreműködnek a szovjet, az NDK, a lengyel és a csehszlovák vasutak is.

A filmgyártásban résztvevő országok küldöttei Budapesten értekezletet tartottak. Megbeszélték a forgatókönyvvel kapcsolatos problémákat és a technikai kérdéseket. A megállapodás értelmében a filmet még ebben az évben elkészítik.

Új útra lépett Eger állomás szakszervezeti bizottsága

Ha a számok tükrében vizsgálnánk Eger állomáson a szervezett dolgozók helyzetét, meglehetősen kedvező képet kapnánk. Az állomás 343 dolgozója közül ugyanis 328-an rendelkeznek szakszervezeti tagkönyvvel. Hogy a tagsági könyvek rendben vannak-e, tulajdonosaik megvásárolják-e a bizalmiaktól a havonként esedékes bélyeget, az már más lapra tartozik. S mivel ez a „más lap" előggé árnyékos, feltétlen beszélni kell róla.

Munkához lát az új vezetőség

Amikor *Földvári Lajos*, az újjáválasztott szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse átvette elődjétől a kartonokat, a szakszervezeti bizottság tagnyilvántartását, megdöbbenve látta, hogy a dolgozók nagyrésze hosszú hónapokkal elmaradt a tagdíjfizetéssel. Különösen az utazószemélyzetnél és a tolatóbrigádoknál volt nagyfokú a lemaradás.

A szakszervezeti bizottság látva a mulasztást, úgy határozott, hogy még az év végéig rendezi a sorokat. Az egyáltalán nem könnyű, s egyben hálátlan feladat a gazdasági felelős *Földvári Lajos* vállára nehezedett.

— *Őszintén szólva, először magam sem biztam benne, hogy sikerül rendbehozni elődeink örökségét* — mondotta. — *Ma már azonban örömmel mondhatom, szépen halad a munka. Eddig 170 tagkönyvet vizsgáltunk felül és rendeztettük az elmaradást a dolgozókkal. A 170 tagkönyv között olyan is kezünkbe került, amelyet 1953-ban adtak ki és mindössze négy bélyeget ragasztottak bele. Horváth János váltótisztító a tagkönyv tulajdonosa 1953. június hónapban egy 6.— forintos, 1957. februárban pedig egyszerre három darab 7.— forintos bélyeget vásárolt és ezzel elintézettnek tekintette a szakszervezet iránti kötelezettségét.*

Érdekes a tihamérí állomásfőnök esete is. Mióta az új vezetőség mindenkitől megköveteli a progresszív tagdíjfizetést. Sz. J. Tihamér állomás főnöke visszaküldi a 15.— forintos bélyeget, mondván, ha eddig jó volt a 10.— forintos, legyen jó ezután is. Meglepő ez a magatartás. Annál is inkább, mivel egy állomásfőnöknek illő lenne tudni, hogy a progresszív tagdíjfizetést nem az új vezetőség találta ki, hanem azt a szakszervezet alapszabályzata írja elő valamennyi szervezett dolgozó számára.

Miért volt rendszertelen a tagdíjfizetés?

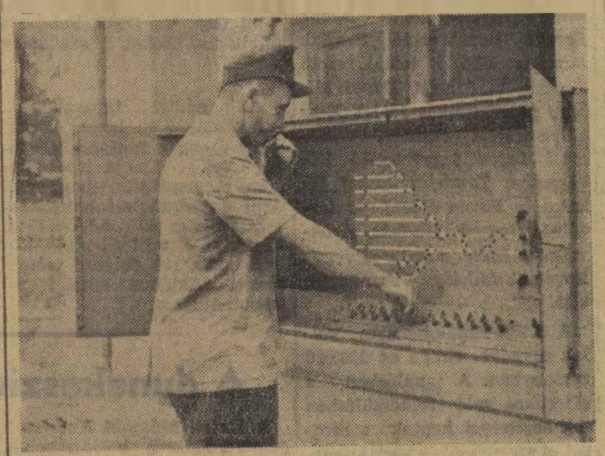
Ezekután nézzük meg röviden, mi idézte elő Eger állomás dolgozóiban, hogy így elhanyagolták tagdíjfizetési kötelezettségüket?

Az ellenforradalom karos hatása mellett a régi szakszervezeti bizottság felelősségét is fel kell vetni. Bár az ellenforradalom óta eltelt idő alatt többször is foglalkoztak a tagdíjfizetés jelentősebb eredményt azonban nem tudtak elérni. Miért? Mindenekelőtt azért, mert a régi vezetőség nem volt elég következetes, nem politizált, s a bizalmiaknak sem adtak feladatokat, csupán a bélyegek eladását bízták rájuk. De már itt sem törődtek azzal, hogy melyik bizalmi hány bélyeget adott el csoportjában. Ilyen körülmények között azután nem csoda, hogy oda jutottak: a 328 szakszervezeti tagkönyvvel rendelkező dolgozó közül csak a forgalmi és kereskedelmi szolgálat dolgozói — ott sem mindenki — tartották rendben tagkönyvüket.

Az új vezetőség nagyon helyesen azon munkálkodik, hogy mielőbb új útra terelje Eger állomás szakszervezeti életét. Az első lépést sikerrel tették meg.

Megnyílt a SZOT főiskolája

Szeptember 7-én ünnepélyesen megnyitották a SZOT központi iskola kétéves főiskoláját és öthónapos tanfolyamát. A megnyitón ott volt *Somogyi Miklós*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT elnöke. *Gáspár Sándor*, a SZOT főtitkára, *Jean Marillier*, a fém- és gépipari dolgozók nemzetközi szakmai szövetségének titkára, az SZVSZ-iskola vezetője, a SZOT titkárai és a szakszervezeti mozgalom vezetői. *Tóth Józsefné*, az iskola igazgatója megnyitó szavai után *Gáspár Sándor* néhány időszerű kérdésről, a szakszervezeti mozgalom helyzetéről tartott tájékoztatót.



Németh János szolgálatvezető váltőr Gödöllő állomás példamutató dolgozója a helyikapcsolású váltók állítóberendezését ellenőrzi.

(Kovács Géza felv.)

„Akik az anyát pótolni tudták..."

Vona Ilona, 12 éves és árva. Édesanyja 1956-ban hútlenül elhagyta. Disszidált. Édesapja a miskolci fűtőházban dolgozott és áprilisban halt meg. Évekig betegeskedett. A gyermek hivatalos gyámja anyai nagyanyja. Szerény nyugdíjából él.

Tudtuk, hogy cselekednünk kell. A gyermek nevelését, sorsának intézését magunkra vállaltuk. Összejöveteleket szerveztünk, pénzt gyűjtöttünk és egyengettük útját. Segítségünkkel felvették a kaposvári nevelőintézetbe.

Nem bocsátottuk el üres kézzel. Az összegyűlt pénzből megvásároltuk a szükséges holmikat és Sári Istvánné, egyik vezetőségi tagunk kísérte el az intézetbe.

Az intézet igazgatójával is beszéltünk. Tudja, hogy a gyermek sorsáról nőbizottságunk gondoskodik és így minden problémával kapcsolatban az intézet bennünket fog megkeresni.

Sári elvtársnő személyesen járt el a nyugdíjhivatalban. Rövidesen sor kerül árvaellátási pénzének folyósítására is.

Jövőt biztosítunk a gyermeknek. Felneveljük őt és boldoggá tesszük fiatal éveit. A szünidőben is velünk lesz. Gondoskodunk elhelyezéséről és vidám, gondtalan életéről.

Móricz Gyuláné,
a miskolci fűtőház nőbizottságának elnöke.

Nemzetközi élet

A Vasutak Együttműködési Szervezetének nemzetközi értekezlete Budapesten

A *Vasutak Együttműködési Szervezetében* (OSZZSD) részes vasutak képviselői a közelmúltban szakértői értekezletet tartottak *Budapesten*, amelyen a vasbetonaljak előállításának, fektetési technológiájának kérdéseit vitatták meg.

Az értekezleten *Mihail Verigó* professzor a szovjet, *Andon Penyev Hrostov* a bolgár, *Andrej Diskó* a lengyel, *Heinz Hopne* az NDK vasutakat képviselte. A magyar vasutakat *Kutassy Lajos* műszaki főtanácsos, *Nagy József*, a VTKI igazgatóhelyettese (aki egyben az értekezlet elnöke volt), és *Lengyel László* főmérnök képviselte a tanácskozáson. Az *OSZZSD Vasútközlekedési Főbizottságának* képviseletében *U-Csen-San* volt jelen.

A részvevők beszámoltak a múlt évben ugyancsak Budapesten megtartott értekezleten kidolgozott tudományos kutatási feladatterv végrehajtásáról. Előterjesztették és megvitatták az azóta kidolgozott kutatási feladatokra vonatkozó jelentéseiket. Többek között foglalkoztak: *a vasbetonaljak egységes laboratóriumi, üzemi és átvételi feltételeinek kidolgozásával, a vasbetonaljakra ható dinamikus erők mérésével, az előfeszített vasbetonaljakban fellépő feszültségek vizsgálatával, a vasbetonaljak elektromos tulajdonságaival és a vasbetonaljak számításának összehasonlító értékelésével.*

A vita alapján a szakértői értekezlet ajánlástervezetet dolgozott ki a vasbetonaljak fektetési és karbantartási technológiájának egységesítésére. A javaslatot az OSZZSD IX. bizottságának 1959 novemberében, *Pekingben* összeülő konferenciája fogja megvitatni és elfogadás esetén az OSZZSD-ben részes vasutaknak bevezetésre ajánlani.

A szakértői értekezlet a vasbetonaljakkal kapcsolatosan felmerülő tudományos kérdések 1960—61. évi közös munkatervét is kidolgozta.

A mindvégig baráti légkörben lefolytatott, magas színvonalú eszmecsere nagymértékben hozzájárult az OSZZSD-ben részes szocialista országok közötti tudományos együttműködés elmélyítéséhez és az egyes országokban szerzett tapasztalatok és eredmények kölcsönös hasznosításához.

H. D.

NEMZETKÖZI HÍREK

Csehszlovák Köztársaság

Korszerű vasúti csomópontot építenek Kelet-Szlovákiában, Kassa és Eperjes között. Csupán a rendezőpályaudvar vágányhosszát 36 km-re tervezik.

Finnország

Finnország leghosszabb — 3000 méteres — vasúti alagútja a Jyväskylä—Lahti vonalszakaszon épül. Az építéssel 10 kilométerrel rövidül meg a vonal. Több mint 113 000 q követ kell robbantani és elszállítani.

Anglia

A brit vasutak szeptember 1-től 50 százalékkal emelték a tarifát. A tarifaemelés célja, hogy csökkentsék a 90 millió font sterlinges deficitet.

★

Az angol tengeri rendőrség rendelkezése értelmében Gordon Alvin mozdonyvezető a Wight csatornabeli szigeten csak akkor láthatja el szolgálatát, ha mentőövet visel. Az intézkedésnek az volt az indító oka, hogy a mozdony erős viharban már többször a tengerbe sodródott.

Irak

Az iraki kormány arra kérte a Szovjetuniót, hogy küldjön 5 szovjet vasutas szakembert segítségül a vasúthálózat bővítési terveinek kidolgozásához. 5 év alatt el akarják érni, hogy valamennyi nagyobb város bekapcsolódjon a vasúti közlekedésbe.

Szovjetunió

A Szovjetunióban megkezdték a 4000—5700 lóerős újfajta villamos- és dieselmozdonyok sorozatgyártását. Még az idén elkészül az 5300 lóerős váltóáramú villamosmozdony prototípusa is.

★

A Szovjetunióban jelenleg 35 gyermekvasút működik. A gyermekvasutakat a jövőben egyre inkább a politechnikai oktatás szolgálatába állítják.

Svájc

A svájci vasutak által bejelentett 11 százalékos tarifaemelés a menetrend változásával együtt szeptember 1-én életbe lépett.

Olaszország

Az olasz államvasutak ismét emelik a személyszállítási tarifát. 4 százalékkal az 1. osztályon, 12 százalékkal a 2. osztályon utazókét.

A hatodik lengyel vasutasnapra

Írta: Jerzy Pawlak, a „Sygnały" c. lap munkatársa

A Lengyel Népköztársaság vasutasai szeptemberben hatodizben ünneplik a hagyományos vasutasnapot. A párt, a kormány ezzel is kifejezi elismerését a vasutasok nehéz és felelősségteljes munkája iránt.

A jelenlegi vasutas ünnep egybeesik a lengyel néphatalom fennállásának tizenötödik évfordulójával. Tizenöt évvel ezelőtt a hitleri fasizmus, a kapitalista-feudális uralom romjain megszületett az új hatalom, a dolgozó parasztsággal szövetséges munkásosztály hatalma.

A mult

A munkáspárt vezetésével meghatározták a néptömegek akaratának és érdekeinek megfelelő népi politika alapját. Annak a politikának, amely a szomszédokkal, elsősorban a Szovjetunióval való baráti kapcsolatra támaszkodva megteremtette Lengyelországban a szocialista rendszer felépítésének alapjait. A Szovjetunió népünknek nemcsak a háború folyamán nyújtott segítséget, hanem a gazdasági felépítésben és átalakításban is önzetlenül segítségünkre sietett.

Olyan körülmények között kezdtük az újjáépítését, amely kezdetben nem sok reménnyel kecsegtetett. Az egész ország hatalmas romhalmaz volt. Lerombolták vagy megsemmisítették a gyárakat, a kohókat, bányákat, a vasútvonalakat, elvitték a falvakról az állatállományt, a vetőmagot. Lerombolták, feldúlták az iskolákat, kórházakat. Lengyelország anyagi vesztesége borzalmas volt. Míg pl. a katonai veszteségek következtében Franciaország nemzeti vagyona 1,5 százalékos veszteséget szenvedett, addig Lengyelországban a veszteség 38 százalékos volt.

És most? Bányászaink a korszerűsített bányákban 2,6-szor annyi kőszenet termelnek, mint a háború előtt. Az acéltermelés a felújított és az új kohóművekben 3,8-szorosa a háború előttinek, 19-szer annyi szerszámgépet, 6,6-szor több villamos energiát, 3,9-szer több cementet állítunk elő. A hústermelés csaknem kétszeresen, a cukortermelés pedig több mint kétszeresen emelkedett.

Hatalmas ugrást értünk el a vasúti közlekedésben is. A vasúti szállítások már 1946-ban elérték az 1937 évi színvonalat, bár a visszavonuló megszállók a vasútvonalak egész hosszának 40 százalékát, a vasúti épületeknek 40 százalékát, a hidaknak és a viaduktoknak 50 százalékát, a biztosító berendezéseknek több mint 70 százalékát, a mozdonyoknak több mint 50 százalékát, több tízezer teherkocsit és több ezer személykocsit semmisítettek meg. Hasonló sors érte a villamosvontatású gépállományt, valamint a műhelyeket, gyárakat is.

A háború után több mint 1000 km új vasútvonalat építettünk. 846 kilométert pedig villamosítottunk. A vágányhálózatnak csaknem 35 százalékát kicseréltük nehéztípusú sínekkel és kitérőkkel. A fővonalaknak mintegy 60 százalékát láttuk el új alépítménnyel. Nagy fejlődést értünk el a mozdonyok és a vasúti kocsik modernizálásában. Sok fűtőházat elláttunk modern berendezéssel. Kiépítettük, korszerűsítettük az átrakó berendezéseket a határállomásokon. Nagy fejlődés tapasztalható a javítóműhelyek és gyárak felszerelésében.

A jelen

A hatodik vasutasnapra kimagasló eredményekkel készültünk. Jelenleg a kocsiforduló idő kb. 3 napos. A kocsik átlagos terhelése 1937-hez viszonyítva több mint 3 tonnával emelkedett. A gőzmozdonyok napi futása a teherforgalomban 48 km-rel, a személyforgalomban pedig 127 km-rel hosszabb, mint a háború előtt.

Nagy szerepe van ebben a versenymozgalomnak, amely a párt vezetésével és a szakszervezeti aktívák segítségével bontakozott ki.

Az elmúlt időszak nemcsak a fokozott feladatoknak, hanem a vasút alapvető átszervezésének időszaka is volt. Gyakorlatilag megvalósult a dolgozók legszélesebb rétegének bevonása a munka gazdaságos tervezésébe és irányításába. Ez szükségessé tette a vasutasok képzésének kiterjesztését. Több mint 200 000 dolgozónk tanult különböző tanfolyamokon. Az általános és az üzemek mellett működő iskolákban 11 000 ipari dolgozót képeztünk ki. A jelenleg működő 10 műszaki iskolában 8000 technikus nyert szakmai képzést.

Nagyjelentőségű változások történtek a munka- és a szociális körülmények javítását, valamint a vasutas családok orvosi ellátását illetően is. A háború előtt az orvosi ellátás csak az állandó alkalmazottakra terjedt ki. Jelenleg minden vasúti alkalmazott és családja élvezi. A vasutas kórházak száma 4-ről 8-ra, a szanatóriumoké 3-ról 18-ra emelkedett. Sokszorosára nőtt a kórházi- és a szanatóriumi férőhelyek száma.

Érdemes említést tenni a számos orvosi és szakorvosi rendelőről, gyógyszertárakról, bölcsődékről, óvodákról, üzemi étkezdékről.

1958-ban a családi üdülést több mint 11 000 dolgozó és 25 000 családtag élvezte. Az állami üdülőkben további 17 000 vasutas üdült. A nyári táborok számának állandó növelésével nyaranta a vasutas gyermekek 14 százaléka táboroznak. A gyengén fejlett gyermekek a vasutas üdülőházakban — az iskolai tanítás megszakítása nélkül — hat hétig tartózkodhatnak gondos felügyelet mellett. A vasutas dolgozók árvái minden igényt kielégítő ellátásban részesülnek a Wolsztyni nevelőintézetben.

A vasutasok reálbére átlag 24.6 százalékkal emelkedett. A hűségjutalom az évi alapfizetés 20 százalékát teszi ki a mozdonyvezetőknél, 10 százalékát a többi dolgozóknál.

Amikor számotadunk a vasutasok életéről, munkájáról, nem szabad megfeledkezni a szakszervezet működéséről sem. A szakszervezet tevékenységének legutóbbi éveit a fokozatos decentralizálás, az alapszervezetek önállóságának kiterjesztése, a szakszervezeti demokrácia és a demokratikus centralizmus elvének megerősítése jellemzi. Az alapszervezeteket járészt csomópontonként hoztuk létre. Ezenkívül kialakítottuk a nyugdíjasok területi szerveit.

A szakszervezet természetesen a versenymozgalom fejlesztésével is behatóan foglalkozik. Ez különösen a III. pártkongresszust, a Lengyel Népköztársaság fennállásának 15. évfordulóját és a vasutasnapot megelőző időben járt nagy eredménnyel.

A szakszervezet eredményei közé számítandó, a kulturális, népművelő tevékenység terebélyesedése. Több mint 152 állandó könyvtár és 500 letéti könyvtár működik félmillió kötettel.

Jelenleg több mint 250 művkedvelő együttesünk van, tízszer annyi, mint 1938-ban. 200 független kultúrvezető működik, akik a műkedvelő mozgalmon és a könyvtármunkán kívül felolvasásokat, szórakoztató előadásokat, továbbképző tanfolyamokat, stb. rendeznek. Az utóbi néhány év alatt 28 szakszervezeti mozit rendeztünk be.

Nagy sikere van a vasutasok között a turisztikának. A szakszervezet anyagi segítségével a Közlekedésügyi Minisztérium különleges kocsikat bocsát a turisztikát kedvelők rendelkezésére. 1958-ban a vasutasok 800 kirándulást rendeztek 35 000 résztvevővel.

A jövő

A felsorolt számok, adatok némi képet nyújtanak a lengyel vasutasok munkájáról. A jövőről annyit, hogy minden eddiginél nagyobb feladatok várnak reánk. A III. pártkongresszus határozata szerint az ipari termelést 80 százalékkal, a mezőgazdasági termelést 30 százalékkal kell emelni. 4 millió lakószobát építünk.

Ez a vasúti szállítások emelkedését is magával hozza. Az előzetes adatok szerint a normál nyomtávú vonalakon az 1958 évi 928 millió utas és 238 millió tonna áruval szemben 1965-ben 965 millió utas és 283 millió tonna árut kell szállítanunk.

A feladatok tehát növekednek. Dolgozóink, azonban mindent megtesznek, hogy a hétéves terv magával ragadó célkitűzéseit teljesítsék, hiszen nem kis mértékben ettől függ a szocializmus építésének meggyorsulása hazánkban.

Vasútépítők között Nagykátán

Ráz, zötyög a vonat fáradt vaspályán. A nap már magasan jár a kék égbolton. Barnára sült munkások hosszú sora szorgoskodik a pálya mentén. Kapkodja a fejét a vonatablakban az utas. Nem tudja, mit nézzen: a fakultkék permettel szórt szőlőlevelek alól kandikáló szőlőfürtöket, vagy a dömperek, a földgyaluk és a markológépek nagy munkáját.

— *Nagykáta!* — kiáltja a jegyvizsgáló. Leszállunk és irány a pályaépítők otthona. A felvonulási épületeket és a két sorban felállított borsózöld laktanya-kocsikat a Budapesti Építési Főnökség nagykátai építésvezetősége, a kocsikat az I-es számú mozgók lakják.

Lássuk, hogy él lakásától, övéitől távol több száz vasutas pályaépítő. Nem kell nagy szavakat kitalálni, csavarni és színezni a mondatokat; csak azt kell leírni, amit a szem lát.

Kultúrotthon kicsinyben

Ilyenkor még kihalt a tábor. Az SZB-titkár és a párttitkár is kinn van a munka mezején. A frissen mázolt kocsik között salakkal döngölt a talaj. Kétoldalt virágok.

Elsőnek az étteremnek is használt kultúrkocsiba néztünk be. Világoskék viaszos vászonnal terített asztalokon virágok. A kocsi egyik végében jókora könyvszekrény áll alaposan megpakolva. A kocsi másik végében egy televíziós készülék látható. Az oldalfalakon *Marx, Engels* és *Lenin* képek, majd odébb egy *„Termelés és az ember"* című fényképes hirdetmény oktat és emlékeztet a krampácsra, a verejtékcsaló kubikos taligára és a kézifúrókra, sínfűrészekre.

— *Műsoros napokon csordultig teli a kocsi* — mondja egy borostás képű munkás, akit Pista bácsinak szólít az a néhány dolgozó, akik közben körénk seregleltek. Aztán Pista bácsi bemutatta az ügyes, felhajtható asztalokat, melyekkel a kocsi ablakait takarják be korai „film-" vagy televíziós adás alkalmával.

A laktanya-kocsikban is példás a rend. Színes linóleum védi a padlót. Állandó folyóvíz a mosdómedencékben. A konyhában csillogó, virágos tűzhely, asztal, székek és szekrények.

— *Ha főzéshez begyújtanak* — magyarázza *Szűcs László* építésvezető —, *meleg víz folyik a kézmosó-medencébe.*

60–80 könyv forog közkézen

A hat zuhannyal felszerelt fürdőkocsi is megkapó látvány. Az egyik kocsiban *Móricz Zsigmond „Elbeszélések"*, a másikban az *„Őserdő fia"* című könyvet találtuk az asztalon.

Ez aztán kézzel foghatóan bizonyította a könyvtáros állítását, hogy rendszeresen 60–80 könyv forog kézen.

Bányai András párttitkár — aki közben előkerült — a könyvtáros és az építésvezető, mintha összebeszéltek volna, hangszórót kérnek a kocsikba.

— *Nehezen hallatszik Pestig ez a kérelem* — teszi hozzá Bányai elvtárs. — *Sajnos, a munkaruhákkal is baj van, a dolgozók nem kapják meg idejében.*

Ugyanezt panaszolják az Xp. 1150 kocsi lakói, *Vasas Benedek, Szabó Lajos, Bognár Imre* munkások is.

Elindultunk a másik körlet felé. Ez már a stabil kátaiak birodalma. Jól felszerelt orvosi rendelőt és büfét látunk. Az épületek között a parkszerű udvar, tele virággal. Itt már zsúfoltabban laknak a dolgozók.

Akad néhány rendetlen ember is, aki nem becsüli a tisztaságot. De a kultúrterem itt is példás. A falak faliújsággal, képekkel, oktató szövegekkel díszítve. Televízió, rádió és könyvtár biztosítja a szórakozást.

Kottát másoló éjjeliőr

Üresek a szobák, még munkaidő van. A csendben csak egy embert találunk elmerülve önmaga dolgában. *József Istvánnak* hívják, ő az éjjeliőr. Pihenő után kottát másol. Előtte egy *Kodály-nóta*, és a maga készítette kottafüzetbe hangjegyeket rajzol. Látszik, hogy gyakorlata van benne, mert formás vonalba kanyarodnak ceruzája alól a violinkulcsok.

— *A xilofon a fő hangszerem, de a furulyához is értek egy kicsit* — mondja derűs mosollyal, s közben megcsavarintja állába csüngő harcsabajuszát.

Egy másik szobában *Jack London „Éneklő kutyá"-ja*, a kalandos Killeni-fiú pihen a frissen mosott asztalon, várja vissza a munkából olvasóját.

A kultúrterem előtt *Kovács János* laktanyaőrbe akadtunk. Kulturális életükről vele is váltunk néhány szót.

— *Sajnos, akad néhány olyan dolgozónk, aki még nem ismeri a betűvetést. De vannak olyanok* — *köztük én is* —, *akik meg szeretnénk szerezni a nyolc általános iskolát. A mozgóknál* — mutat a másik körlet felé — *szintén 20–25 ember jelentkezett továbbtanulásra. Reméljük, hamarosan jön a tanár és megindul az esti iskola.*

Gergely József

Búcsú a napközi otthontól

A Szolnoki Járműjavító napközi otthonának órája négy óra húsz percet mutatott, amikor az otthon kis lakói közül harmincan meleg ünneplés közben búcsút vettek az ottmaradottaktól.

Az ünnepi díszbe öltözött teremben, szülők kíséretében, kipirult arcú kispajtások szívhez szóló meleg szavakkal és virágcsokrokkal fejezték ki köszönetüket azért a fáradságos munkáért, amelyben a napközi otthon dolgozói részesítették őket.

Nagy volt az öröm, amikor útravalóul a szakszervezeti bizottság ajándékaként egyforma iskolatáska került a kispajtások hátára. A szakácsnénik sem maradtak le, és egy-egy szalámival fűszerezett zsemlével és hűsítő itallal kedveskedtek.

Az ünneplés nem akart végére érni. Egyik-másik gyermek könnyeivel fejezte ki, hogy milyen nehéz megválni a nevelőktől, pajtásoktól és az otthontól. Ujabb meglepetés következett, ami megdobogtatta a piciny szíveket. Üzemünk KISZ-szervezete kék színű nyakkendővel ajándékozta meg a távozó gyermekeket.

Csomor János
Szolnok.

Építészeti kiállítás a Vasúti Főosztály kultúrtermében

Érdekes kiállítás nyílt szeptember 2-án a Vasúti Főosztály kultúrtermében. A kiállításon a vasúti magasépítés távlati terveit mutatták be rajzokban, makettekben.

Helyet kapott a kiállításon az Északi Járműjavító távlati építészeti terve. A munkálatok 23 millió forint ráfordítással már az idén megkezdődtek. A teljes kivitelezés után 8 új szerelőcsarnokkal és egy modern irodaházzal gazdagodik a műhely. Építenek ezenkívül orvosi rendelőt, fürdőt, „fekete-fehér" öltözőket.

A fényképek többek között a debreceni pályaudvar monumentális csarnokának építkezéseiről is beszámolnak.

A kiállítás méltóképpen fejezte ki a vasút hatalmas építészeti tevékenységét. Érdemes megemlíteni, hogy a felszabadulás óta 1 millió légköbméter épületet emeltek a vasúton.

A Dunakeszi Járműjavító szerelőcsarnokának távlati rajza.
(MTI Foto — Lajos György felv.)

Kitüntetések a vasutasnapon

Érdemes vasutas kitüntetésben részesültek:

Kocsis Margit főpénztáros Miskolc Gömöri pu., Brezina József főint. Debrecen Ig. III. Oszt., Balázs András v. kocsimest. Záhony, Szatmári József v. pályamester [illegible] ladány Fth. F., Kósa Imréné ir. vez. Debrecen, Tóth Dániel int. Püspökladány, Tóth László csap. v. előmunkás Kisújszállás Pft. Főn., I. Batai János m. ellenőr Debrecen Fth. Főn., Lázár Bertalan csap. vez. előmunkás Záhony, Kovács Márton v. pályamest. Debrecen Déli Pft. Főn., Kovács János m. felügyelő Debrecen Északi Pft. Főn., Cseh Ferenc főfelügy. Szegedi Ig., Gyarmati Etel áll. elölj. Újszeged, Földi Mihály v. blokkmest. Szeged TB. F. F. dr. Ürmös József tanácsos Szeged Ig. VI. Oszt., Mézes Pál v. főell. Békéscsaba Szertár, Katona Gábor főint. Békéscsaba. Prókai András ir. vez. Szegedi Ig. II. Oszt., Ábrahám III. István főmozd. fűtő Szeged Fth. Főn., Békési István m. int. Békéscsaba Pft. Főn., Kiss István m. főint. Szeged Fth. Főn., Horváth József v. szakmest. Kiskunhalas Fth. Főn., Boros Imre üzemmérnök Hódmezővásárhely Pft. Főn., Major Kálmán főfelügy. Szegedi Ig Szem. és Műo., Potyondi Lajos int. Simontornya, Szőke Gábor csap. v. előmunkás Rétszilas Alsó pm. szakasz, Bajor János m. v. főell. Barcs Fth. Főn., Pusztai Lászlóné főtiszt Pécs Ig. Számviteli Főn., Kallós Ferenc munkás Pécs Szertárfőn., Medgyesi István csap. v. előm. Nagykanizsa Pft. Főn., Széchenyi Zoltán főmozd. v. Kaposvár Fth. Főn., Mágori István int. Pécsi Ig. III. Oszt., Bánki György Lajos főell. Dombóvár Fth. Főn., Balázs Gyula főint. Kaposvár áll., Bárány László int. Dombóvár Ép. Főn., Segesdi József m. ellenőr Kaposvár Pft., Bank István távirdamest. Pécs TB. F. F., Svajcsik János főmunkamest. Siófok, Bíró István ellenőr Nagyharsány, Szabó Károly m. munkamest. Szombathely Fth. Főn., Novák István főint. Szombathelyi Pft. Főn., Pál Dezső munkamest. Várpalota. Bordohányi József főmozd. vez. Szombathely Fth. Főn., Kiss István főkocsirend. Celldömölk, Fábián Mátyás int. Szombathely, Gerecs Gyula főint. Szombathely Ig. III. Oszt., Schwarc János m. ellenőr Sopron Fth. Főn., Lantos Béla mozd. [illegible] Bálint [illegible] Pápa Fth. [illegible] m. ellenőr [illegible] F. F., Vida Lajos főtiszt Ajka, Döbröntei József v. főmunkamest. Pápa, Papp Sámuel m. főint. Veszprém Pft. Főn., Solti József szerz. üz. dolg. Utasellátó ÜV., Lalák Dénes m. ellenőr Bp. Ig. IV. Oszt., Árvai Józsefné főint. Utasellátó ÜV., Barsi József v. szakmest. Szakszervezeti Központ, Becsei István v. szakmest. Dunakeszi Jj. ÜV., Dobos Ferenc felügy. Landler Jj. ÜV., Ceglédi Sándor v. távirász Debrecen. Horváth József int. Szombathely. Jávor Gyula m. felügy. Miskolc Fth. Főn., Rékási István főkocsiv. Hatvan Fth. Főn., Szabó Lajos ellenőr Székesfehérvár, Szádoczki István int. Vasutasok Szakszerv. TB. Budapest, Szikszai József m. ellenőr Nyíregyháza Fth. Főn. G. V., Uglyai Sándor főint. Vasutasok Szakszerv. TB. Miskolc, Varga József főtiszt Szombathely Kultúrotthon, Nemeth Ferenc főint. T. F. F. Budapest, Ambrus István intéző KPM I/2. Szako., Jakus István munkamest. KPM I/2. Szako., Bárfai László m. főint. KPM I/2. Szako., Hamenda Ferenc int. Villamosfelsővez. Építésvez., Szűcs Elemér főint. KPM I/7. Szako., Kassai Dénes m. főint. KPM I/7. Szako., Végh Anna int. KPM I Főkönyv. Tóth Ferencné ir. vez. VBO, dr. Pethes Imre s. titkár KPM I/3. Szako. özv. Knézi Lajosné főirkez. MÁV Gazd. Hiv., dr. Németh Gyula főtan. KPM I/3. Szako., Hovány Béla felügy. Vasútgépészeti Technikum, Vincze László főblokkmest. Miskolc TB. F. F., Oláh Lajos főtiszt Miskolc Tiszai pu., Tirpák János főkocsirend. Miskolc Gömöri pu., Szécsi Dezső állomáselölj. Diósgyőr Vasgyár, Kozma István főkocsirend. Diósgyőr Vasgyár, Horváth II. Károly kez. munkás Berente Szén pu., Szebenyi Imre kocsirend. Berente Szén pu., Orosz József munkás Miskolc Fth., Krajnyák István kez. munkás Diósgyőr Pft. Főn., Polák László munkás Diósgyőr Pft. Főn., Rója Mihály munkás Újmiskolci Pft., Petus Margit v. munkás Ómiskolci Pft. Főn., Juhász Rozália főáll. elölj. Petőfiszállás áll., Ignácz Antal főint. Baja áll., Fehér Antal ellenőr Debreceni Ép. Főn., Kovács Antal főtiszt Nyíregyháza, Tassy Dezső v. főellenőr Nyíregyháza, R. Fekete Béla int. Záhony, Balogh Lajos ellenőr MÁV Fatelítő ÜV., Horváth Ferenc ellenőr GYSEV Fertőszentmiklós. Szalóki István int. Rákosrendező, Garamvölgyi János főell. Bp. Keleti Szertár, ifj. Tóth János v. főmunks. Miskolc Tiszai pu., Rezes Gergely v. blokkm. Debrecen TB. F. F., Tima László m. felügy. Celldöm. Ép. Főn., Körmendi Lajos főint. Tapolca áll., Bakó Károly m. tan. Dunakeszi Jj. ÜV., Gergely Sándor v. főellenőr Bp. Déli pu., Balogh Gyula v. kocsirend. Rákosrend. pu., Dobi András főmunkavez. Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn., Zsiros Károly II. Vez. főellenőr Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn., Kármán István vez. főellenőr Bp. Keleti Vill. Fenntart. Főn., Sziládi István vez. főellenőr Bp. Keleti Vill. Fenntart. Főn., Velkei Tibor főmunkavez. Bp. Keleti pu. Állomásfőn., Hajas Dezső v. főellenőr Bp. Keleti Vill. Fenntart. Főn., Baki Lajos v. főellenőr Utasellátó ÜV., Lukács Károly v. főellenőr Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn., Bazsik András főmunkavez. Bp. Keleti pu. Állomásfőn., Csepeli József vez. főellenőr Utasellátó ÜV., Bálint Sándor m. v. főmunkamester Bp. Keleti Fűtőház Főn., Miskolczi István m. v. főmunkamester Bp. Keleti Fűtőház Főn., Nagy Pál v. főmunkamester Bp. Keleti pu. Állomásfőnökség. Mezőfi Dezső v. főellenőr Bp. Keleti pu. Állomásfőnökség, id. Hajdu Jakab v. főellenőr Bp. Keleti pu. Állomásfőnökség, dr. Laurum Lehel orv. tan. MÁV Kórház, Lugosi József főtiszt Szeged, Elek György főtiszt MÁV Tisztképző Int., Varga Zsigmond m. főellenőr Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn., Boda Dániel főint. Bp. Keleti pu., Bodor Ferenc m. ellenőr Székesfehérvár Pft. Főn.

A fehérvári öregdiákok között

Megkezdődött. A vidám gyermeksereg újra bevonult az iskolákba. De mellettük a szülők, a felnőttek tízezrei is hozzálátnak a továbbtanuláshoz. A szakszervezet központi vezetőségének felhívására a vasutasok ezrei jelentkeztek, hogy ki húsz-, ki harmincévi kényszerszünet után folytassa tanulmányait

A székesfehérvári csomóponton a párt, a szakszervezet és a szakszolgálat vezetői, aktívái már hónapok óta munkálkodnak az oktatási év sikeres előkészítésén. Az eredmény nem is maradt el.

Az állomáson a műhelybizottságok tagjai, a bizalmiak felkeresték azokat a dolgozókat, akik még nem végezték el az általános iskola 8. osztályát.

Az állomáson 361 ilyen dolgozót találtak. Közülük nyolcvanan jelentkeztek továbbtanulásra. Közöttük találjuk *Trampler Bélát*, s három bizalmi társát, de a „tanulók" között lesz a 45 éves *Szilágyi Mihály* is, aki a VI. osztályban folytatja a régen félbeszakadt tanulást.

Nehéz lesz, de menni fog...

A fűtőházban sok a nehézség — mondja *Hereszny*ei elvtárs, a szakszervezeti bizottság titkára —, még ma is hosszú a távollét. Pedig, ha a mozdony- és a forgalmi menetirányítók jobban szerveznék a fordulókat, megszüntetnék a felesleges ácsorgást, jelentősen lehetne csökkenteni a távolléti időt. Jobb eredményt érnénk el a kongresszusi versenyben, több idő jutna a tanulásra is.

Azért a tanulásban a mi dolgozóink sem maradnak le. Eddig negyvenen jelentkeztek az általános iskola különböző osztályaiba.

Főként a VII. és VIII. osztályba jelentkeztek sokan. *Huszár Lajos* mozdonyvezető három gyermeke mellett fog a tanuláshoz. A továbbtanulók között találunk kilenc bizalmit. *Kovács Ferenc* segédkezelőt és *Komlósi András* fűtőt, akik mindketten műhelybizottsági tagok.

Komlósi András már közel jár a negyvenhez. A megélhetés nehézségei még 1932-ben elszólították az iskolától. Azóta hosszú idő múlt el. Arcára a gond és a háború szinte versengve véste a barázdákat. Ma már négy gyermek apja, tehát a gondból ma is jócskán kijut neki. A jövő reménytkeltő ígérete benne is megérlelte az elhatározást a tanulásra.

Nehéz lesz — mondja —, kissé mintha szégyellené, hogy most kell tanulnia. De hogy a

Heresznyei SZB-titkár Bozó és Komlósi mozdonyfűtőkkel az iskoláról beszélget.

tanulásról, meg a családról folyik a szó, felcsillan a szeme és megjegyzi: Jancsival, a fiammal tanulunk. Majd segítünk egymásnak.

Nem mondta ki, de érezni lehetett: ha nehezen is, de... menni fog. Nem szégyen ez. Nagyobb talán, ha valaki nem él a lehetőséggel.

Akik élnek a lehetőséggel

A II. és III. pályamesteri szakaszon tizennyolcan akarnak tanulni. Nemcsak akarnak, hanem egész biztos eredményesen be is fejezik, amire vállalkoztak. Az első napokban persze lehet, hogy nehezebb lesz a ceruza, mint a krampács, de a hosszú téli estéken hozzászoknak, megszeretik, megkedvelik, hiszen elsősorban maguk látják hasznát. A szertáriak közül eddig tizenketten léptek a tanulók sorába.

A járműjavítóban tervek, számok, a dolgozók iskolai végzettségét jelző kimutatások sorakoznak *Szerencse Gyula* kultúrfelelős asztalán. Így csak rideg számoknak tűnnek, de mögöttük szinte kifogyhatatlan felvilágosító szó, bátorítás rejlik. *Ujvári József* technikus, *Herceg István* művezető, *Halász János* és ki tudja hány lelkes aktivistát, szakszervezeti bizalmit lehetne felsorolni, akik szinte mindenkihez elvitték a felhívást: tanulni! *Kató János* a kazánműhelyből öt bizalmitársával. *Szigetvári János* és még három műhelybizottsági tag, *Szilárel Károly* a TMK műhelybizottságának titkára is könyvet fog majd esténként.

149 név kívánkozna felsorolásra, akik elhatározták, hogy élnek a lehetőséggel, hozzákezdenek a tanuláshoz. Ki álmodhatott volna közülük 25—30 évvel ezelőtt arról, hogy az ingyenes tanuláson túl, kérik is őket, hogy pótolják, amit annak idején kénytelenek voltak elmulasztani.

Édesapák, édesanyák, nagyapák tanulnak majd együtt. *Kadnár Alfréd* már 51 éves, mégis úgy döntött, hogy ő is beáll a sorba. *Gutai Lászlóné* kenőpárna-varró sem ma kezdte az életet. Jól ismeri a két rend különbségét. Az újban, amióta módja nyílt, mindig tanul. Rendszeresen hallgatta a munkásakadémia előadásait, a történelmit és a földrajzit egyaránt. Egyesek szerint politikusnak is beillik. És valóban az, méghozzá a javából. Négygyermekes családanya, s egyben általános iskolai tanuló. *Majorné* két gyermeke mellett tanul majd a télen.

Szinte forrong a fehérvári csomópont vasutassága. Ahol két-három ember találkozik, a munka mellett, a tanulásról is szó esik. Egyesek egy-egy név hallatára elcsodálkoznak: hát az is... Közben a jelentkezők száma egyre nő. S azok teszik legjobban, akik nem csodálkoznak, hanem hozzákezdenek a tanuláshoz. A csodálkozók majd láthatják, hogy a tettek emberei döntöttek helyesen.

Kovács János

Televíziós utasszolgálat egy moszkvai pályaudvaron

A szovjet főváros kazanyi pályaudvarán átadták rendeltetésének az utasok jobb tájékoztatását szolgáló televíziós berendezést. A bemondó a televíziós készülék segítségével látja, hogy mi történik a peronokon: milyen vonatok érkeznek, honnan indulnak a szerelvények. Mindenről idejében, rádión keresztül tájékoztatja az utazóközönséget, közli velük, hogy hol van a poggyászmegőrző, hol vannak a várótermek stb.

A televíziós berendezést a moszkva—rjazanyi vasút moszkvai postaszolgálatának dolgozói szerelték fel.

Pályázati felhívás határidejének módosítása

A Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület Vasúti Szakosztálya által hirdetett *„A gőzüzemű fűtőházak átalakítása dieselüzemre"* témájú pályázat beküldési határidejét 1959. december 1-re, a pályázatok elbírálásának határidejét 1960. március 1-re módosította.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lap tartalmából a dolgozók és a szakszervezeti bizottságok figyelmébe ajánljuk a következőket:

37. sz.: 110 089/1959. I/2. A. Fegyelmi eljárás alatt álló dolgozók időszakos kinevezési okmányának kiadása.

38. sz.: 122 815/1959. I/2. B. A kötelező munkaközvetítés kiterjesztése.

117 504/1959. I/7. A. I. Vasúti alkalmazottak önköltségben való utazásának módozatai.

Szegedi Árpád előadó bűvész, a Nyugati pályaudvar dolgozója gyakran ellátogat az Éjjeli Szanatóriumba, hogy szórakoztató műsorával kellemes estét szerezzen a beutaltaknak. Képünkön a bűvésztudományba igyekszik bevezetni két érdeklődőt.

(Sándor Tivadar felv.)

Szombaton délután az állomáson

A rossz pádra leült s csendben
motozott a kabátzsebében;
ceruzát vett elő, számolt —
Hamú esett szivarjáról.

Számolgatott, tervezgetett,
— játszottak a nehéz kezek, —
füstöt fújt, és láttam: boldog;
s a füst mögött elmosódott

barna képe. S amíg néztem,
följegyezte füzetében
mennyit költött, mire kellett...
Pista bátyám — észre sem vett...

Fazekas Lajos

ÚJ KÖNYVEK

A Lengyel Egyesült Munkáspárt III. Kongresszusa (Kossuth) — Betlen Oszkár: *Élet a halál földjén* (Kossuth) — Harry Bloom: *Epizód* (Kossuth) — Peter Hagen: *A lelkiismeret lázadása* (Zrínyi) — Schuder: *A boszorkány fia* (Kossuth) — Martin Kukucin: *Ifjú évek* (Szlovákiai Szépirodalmi Kiadó) — Pa Csin: *Az örök élet tornya* (Európa) — Wladyslaw Zambrycki: *A mi boldogasszonyunk* (Európa) — Gwyn Thomas: *Ősi vágyak komédiája* (Európa) — Willi Meinck: *Marco Polo kalandos ifjúsága* (Móra) — Ambrus András: *Gyergyó* (Magvető) — Palotai Boris: *Válogatott tévedéseim* (Szépirodalmi) — László Anna: *Szilveszter éjszakája* (Szépirodalmi) — Jankovich Ferenc: *Téli szivárvány* (Táncsics Könyvtár) (Táncsics) — Burnett: *A titkos kert 1—2. kötet* (Ifjúsági Kiskönyvtár) (Móra) — Feuchtwanger: *Capet özvegye* (Világirodalmi Kiskönyvtár) (Szépirodalmi).

Iskolák, esti tanfolyamok a szakszervezeti aktívák oktatására

A szakszervezetek XIX. kongresszusa határozatainak végrehajtása, a megnövekedett feladatok ellátása megköveteli a szakszervezeti aktívák politikai és gazdasági ismereteinek állandó bővítését. A rendszeres oktatás megszervezését szükségessé teszi az a tény is, hogy az alapszervezeti választások során igen sok, a szakszervezeti munkában járatlan funkcionárius került a vezetőségekbe.

Ezek figyelembe vételével hozta az elnökség a szakszervezeti aktívák oktatásáról szóló határozatát, egyrészt bentlakásos iskolák, másrészt az iskolán kívüli oktatás megszervezéséről.

A kéthetes, Zamárdiban szervezett iskolára a nagyobb szolgálati helyek szb-titkárait vonjuk be. A reszortfelelősök 3—6 napos tanfolyamokon vesznek részt. A szakszervezet által szervezett iskolákon túl az SZMT-k szervezésében sorra kerülő 3—4 hetes tanfolyamokra is irányítunk szb-titkárokat.

A műhelybizottsági titkárok és reszortfelelősök részére az előző oktatási formától eltérően területi bizottságonként megszervezzük a több előadássorozatból álló, ankétszerű továbbképzést.

A központi vezetőség és a területi bizottságok választmányi tagjai részére politikai és gazdasági kérdésekről előadásokat tartunk, a szervezési osztály ütemterve alapján.

Az esti tanfolyamok szervezése a területi bizottságok feladata. Ezekre a tanfolyamokra azokat vonják be, akik a bentlakásos iskolán nem vesznek részt. Általában azt az irányelvet követjük, hogy minden szakszervezeti funkcionárius továbbképzésben részesüljön. Azok részére, akik megfelelő alapképzettséggel rendelkeznek, 3—4 előadásból álló, havonkénti egyszeri egésznapos oktatást szervezünk, ahol az előadások után ankét formájában vitatják meg a legjobb módszereket.

Lakáscsere

— **Miskolci egy szoba összkomfortos lakásomat** elcserélném budapesti hasonlóért, bármelyik kerületben. Péter Pál, Miskolc, Dobó u. 3. sz.

— **Elcserélném** vasutas dolgozóval Bp. VI., Bajza utca 35. IV. sz. alatti 3,80x2,90 méretű, 17 forint bérű társbérleti szobámat nagyobb méretű, nem MÁV társbérleti szobára. Telefon: 11—93, 220—660/66. Feleki.

— **Elcserélném** Bpest VII., Majakovszkij utcában levő 1 szobás komfortos, I. emeleti, utcai, háztartási árammal ellátott MÁV-lakásomat hasonló KIK-lakásra, megegyezéssel. Telefon: 8—4-ig 318—190/120-as melléki vagy 22—53.

— **Elcserélném** Bpest XIV. kerületben levő MÁV 2 szoba összkomfortos, gyümölcsfás, kertes, gazdasági udvaros lakásomat 2 db 1 szobásra vagy egy 1 szobásra megállapodás szerint. Tel.: 206—894. Érdeklődni: naponta 8—10 vagy 18—20 óra között.

Kínai Népköztársaság

Kína leghosszabb vasúti alagútjánál — amely 4270 méteren a Loushan-hegységen keresztül vezet — a fúrómunkákat 15 hónappal a határidő előtt befejezték. Az irányítást szovjet szakemberek segítették.

*

Augusztus 15-én befejezték Peking új pályaudvarának építését, amelyet február 1-én kezdtek el építeni. A pályaudvar kapacitása napi 300 vonat.

Az állomást a legcélszerűbb berendezésekkel látják el. A csomagok futószalagon jutnak el a vasúti kocsikig. A 7 peronhoz 4 hazai gyártmányú mozgólépcső vezet. Ezek naponta 24 000 utast képesek szállítani. Az egyes peronokhoz felüljárón jutnak el az utasok, míg a kijárat alagutakon történik. Egyéb műszaki megoldásokkal a pekingi főpályaudvar a világ egyik legkorszerűbb pályaudvara.

Kuba

Jelenleg a Kubai Államvasutakhoz tartozó vasutak hossza (egyvágányú) 5500 km-nyi. Ezek a világ legrégibb vasútvonalai, mert például a Havana—Bejuca közötti szakaszt 1838-ban helyezték üzembe.

HÍREK

VÖRÖS ZÁSZLÓ A HOLDON

A szovjet tudomány megostromolta az eget, s a győzelmes rakéta célbaérésével elkezdődött a hold meghódítása. Vasárnap óta száz és százezer kilométerre a földtől, vörös zászló, s a Szovjetunió sarló-kalapácsos felségjele hirdeti a holdon is a szovjet ember diadalát.

Világtörténelmi dátummá vált 1959. szeptember 13-a. Este 22 óra 02 perckor teljesült az ember évezredes álma. Feltárult a kozmosz ezer és ezer titka. Az első emberkéz alkotta mű megjelent idegen égitesten.

Az első emberkéz alkotta mű. A technika diadala.

De egyben sokkal több is ennél! Új és minden eddiginél meggyőzőbb bizonyítéka annak, hogy a szocializmus milyen teljesítményekre teszi képessé a tudományt és a technikát, hogy az új világrend, a szocializmus, a kommunizmus rendje az, amely az emberiség legmerészebb álmait valósítja meg.

— **Nagysikerű előadást tartott** a nógrádverőcei nemzetközi KISZ sátortáborban a szolnoki fűtőház Szocialista Kultúráért jelvénnyel kitüntetett táncegyüttese. Az előadást 3 ezren tekintették meg.

— **Úttagú bolgár békekülldöttség érkezett** augusztus 20-án Szegedre és találkozott az állomás dolgozóinak küldöttségével. A vendégek négy napot töltöttek a városban.

— **Megjelent Horváth Károly főfelügyelő összeállításában a „Kereskedelmi ismeretek" című** jegyzet az alapfokú anyagszerkezelési tanfolyamok hallgatói részére. A jegyzet a vasúti árufuvarozás, a mérlegelés, a kármegállapítás és a visszkereset kérdéseivel foglalkozik.

— **Befejeződött az első középfokú anyagszerkezelési tanfolyam a MÁV Tisztképző Intézetben.** A hallgatók a szaktárgyakon kívül megismerkedtek a forgalmi, kereskedelmi, vontatási, pályafenntartási, távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat munkájával is.

— **Ujtó- és képkiállítást rendeztek** Békéscsabán a forgalmi és kereskedelmi dolgozók. A kiállítást három nap alatt több mint 5000 ember tekintette meg.

— **Kődombornművel díszítik a győri** vasútállomás indulási csarnokának új homlokzatát. A 29 darabból álló, 90 négyzetméteres dombornművet — Kerényi Jenő Kossuth-díjas szobrászművész alkotását — már szerelik.

— **A hatvani vasutas kultúrotthont** újjáépítik. Modern előadóterem és színpadot létesítenek. Az építés költségei meghaladják a 200 000 forintot.

— **A barcelonai gyors** augusztus 24-én Mores állomáson beleszaladt egy tehervonatba. Az összeütközésnek 4 halálos áldozata és 30 sebesültje volt.

— **Pótfelajánlást tettek a párt**kongresszus tiszteletére a Zalaegerszegi Pályafenntartási Főnökség fiatalai. Újabb ezer folyóméter vágány szabályozását vállalták.

— **A bécsújhelyi Rax művek** üzemi dolgozói augusztus 1-én bensőséges ünnepség keretében adták át a Magyar Népköztársaság számára készült 880. nyitott vasúti tehervagont.

— **Súlyos vasúti szerencsétlenség** történt augusztus 27-én Jugoszláviában. A Banja Lukáról induló gyorsvonat egy folyócska hídjára érve kisiklott, a mozdony áttörte a korlátot és két személykocsival a folyóba zuhant. 14-en meghaltak, 42-en megsérültek.

— **Munkásakadémiát szervez a** kiskunhalasi, a békéscsabai, a szombathelyi, a kaposvári állomás, a MÁV Utasellátó ÜV, a Szombathelyi Járműjavító ÜV szakszervezeti bizottsága és a kecskeméti, szegedi, nagykanizsai és a dombóvári kultúrotthon vezetősége.

— **Havonta 12 tudományos előadást** szervez a székesfehérvári vasutasok művelődési háza. Az előadások többségét filmvetítéssel egybekötve tartják.

— **Nagy sikerrel adta elő a** „Borjú" című színművet a makói színjátszó együttes.

— **Eredményesen patronálja a** vasvári kultúrházat a Szombathelyi Járműjavító.

— **Öt darab emeletes személy**kocsit vásároltunk az NDK-tól. A kocsikat a Pest környéki munkásvonatok kocsiállományának növelésére fogják felhasználni.

— **Hazaérkezett külföldi útjáról** a debreceni Kodály-kórus. A járműjavító pártbizottsága, szakszervezeti bizottsága és a vállalat vezetősége a vonatnál üdvözölte a kórus tagjait.

A szerkesztőség üzeni

Csizmadia Irén Győr. Példás és fegyelmezett magatartásáért Kovács Zsuzsa, a Budapesti Vasúttervező Intézet munkatársa köszönetét fejezi ki. *Cserháti József Szeged.* A vasúti kisvendéglők létesítésével kapcsolatos levelét illetékes helyre továbbítottuk. *Takács József Budapest.* Kérelmére az igazgatóság 1959. VIII. 20-án a segélyt kiutalta. *Verok Vilmosné Szeged.* Örömmel vettük tudomásul, hogy újból bekapcsolódik a levelezői munkába. *Ifj. András Gyula Cegléd.* Karcolatát nem találtuk közlésre alkalmasnak, de további sikeres próbálkozást kívánunk. *Nagy László Budapest.* Versét nem találtuk közlésre alkalmasnak. *Szegő Sándor Gyöngyös, Aranyos István Sülysáp, Fenyős János Pusztavám, Bognár Károly Tapolca.* Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Ugróczky Mihály Budapest, Bresnitz Vera Budapest. Leveleiket köszönettel tudomásul vettük, de helyszűke miatt közölni nem tudtuk.

80 esztendős tévedés

Kevesen tudják, hogy a Nyugati pályaudvar műemlékké nyilvánított épületének vasszerkezetét Eiffel francia mérnök tervezte. De azt még kevesebben, hogy az indulási oldalbejárat mellett — jól elbujtatva — egy latin és egy magyar szövegezésű időrágta márványtábla emlékeztet a régmúltra: építtetőkre és építőkre.

1877-ben készült el az épület. Magyarázzák a felséges, nagyságos és tekintetes nevek emlegetése közben az elfakult betűk. Közlik azt is, hogy az épület (a mai) az 1842-ben épült legelső indóház helyén áll.

Hát itt valami tévedés van. A legelső Pest—Vác gőzüzemi vasútvonal építését ugyanis 1844 október 5-én kezdték meg és 1846 július 15-én adták át a forgalomnak az indóházzal együtt.

Jó volna kijavítani a 80 esztendős tévedést, s a megsebezett táblákat olyan helyre rakni, ahol a magyarázatot kereső idegen, vagy hazai érdeklődő megtalálja.

— lyf —

Sport

Az 1959. évi vasutas teniszbajnokság végeredménye

Az 1959. évi vasutas tenisz csapat- és egyéni bajnokságot Budapesten rendezte a szakszervezet sportosztálya. A bajnokságon a BVSC, Szombathely, Kecskemét, Szeged, Szolnok, Sopron, Hódmezővásárhely és a Törekvés 131 vasutas versenyzője vett részt.

A csapatbajnokság végeredménye: 1. BVSC, 2. Szombathely, 3. Kecskemét.

Az egyéni versenyszámokban az alábbiak értek el helyezést:

Férfi egyes: 1. Nemcsik Pál Kecskemét, 2. Horváth László Szombathely, 3. Vecsernyés Lajos Szeged és Szabados Zoltán Szombathely.

Férfi páros: 1. Horváth—Szabados Szombathely, 2. Szelei—Szőrényi Kecskemét, 3. Vecsernyés—Széll és Dóczy László—Dóczy Jenő Szeged.

Női egyes: 1. Dobál Tiborné BVSC, 2. Jószai Klára Szolnok, 3. Pados Erzsébet BVSC és Renkei Pálné Szolnok.

Vegyes páros: 1. Szabados—Dobálné Szombathely—BVSC, 2. Hopp—Sándor BVSC, 3. Szélei—Kovácsné Kecskemét és Széll—Vecsernyésné Szeged.

Öreg fiúk: 1. Dóczy László Szeged, 2. Dóczy Jenő Szeged, 3. Köves Kálmán BVSC és Conrád Kálmán BVSC.

Fiú egyes: 1. Szabados Szombathely, 2. Csikos Szeged, 3. Csávás István és Parlag Béla Kecskemét.

Leány egyes: 1. Szabó Éva Szombathely, 2. Jószai Klára Szolnok, 3. Márok Éva Szombathely és Kultsár Judit Sopron.

Serdülő fiú egyes: 1. Orbai László Sopron, 2. Szabó László Szeged, 3. Horváth István és Németh Jenő Szombathely.

Serdülő leány egyes: 1. Szabó Éva Szombathely, 2. Vizkeleti Éva Szombathely, 3. Széll Éva Szeged és Kultsár Judit Sopron.

Úttörő fiú egyes: 1. Horváth Tibor Szombathely, 2. Bogdanovics Endre Kecskemét, 3. Szelei Béla Kecskemét és Széll László Szeged.

Úttörő leány egyes: 1. Szabó Éva Szombathely, 3. Vizkeleti Éva Szombathely, 3. Széll Erzsébet Szeged és Szelei Piroska Kecskemét.

Örvendetes az utánpótlás nagyszámú indulása. Külön ki kell emelni Szabados Zoltán és Szabó Éva versenyzők kiváló szereplését, akik 3—3 versenyszámot nyertek.

Köves Kálmán
szakfelügyelő

A pécsi igazgatóság dombóvári gépállomásának üzemi labdarúgó-csapata

Üzemi körmérkőzések a Szolnoki Járműjavítóban

A Szolnoki Járműjavító dolgozói nemcsak a munkában, de a sportban is élenjárnak. Lelkesedéssel vesznek részt a különböző sportrendezvényeken. Különösen nagy népszerűségnek örvend a futball és ezért a szakszervezeti bizottság elhatározta, hogy ebben a sportágban körmérkőzéseket ír ki.

Szeptember 5-én rendezték meg a IX. osztály és a mérlegműhely közötti mérkőzést, amit 200 lelkes szurkoló nézett végig. Megjelentek a nézők soraiban az öregek is, a régi üzemi futballcsaták hősei: Ágai Gyula, Cselényi Ernő, Bulyáki László és még sokan mások, akik lelkesen biztatták a csapatokat. A mérkőzésen kemény és izgalmas játékot láttunk. Végeredményben 2:1 arányban a IX. osztály csapata győzött. Különösen Ozsvár, Buza, illetve Pakai, Korom és Iván játékával voltunk elégedettek.

Hétfőn — a kiírásnak megfelelően —, folytatódott a küzdelem. A technológiai osztály és a titkárság csapata mérkőzött és az előbbi 4:1 arányú győzelemmel hagyta el a pályát. Jó játékot láttunk Somogyvári, Kolláth, illetve Bódi, Maglódi és Pintér sporttársaktól.

Cseh Zoltán
Szolnoki Járműjavító.

SPORTHÍREK

A Záhonyi Vasutas Sport Club Természetjáró Szakosztályának vezetősége „Béke Kupa" vándorserleget alapított. A záhonyi természetjárók a sport adta lehetőségek kihasználása mellett azt a nemes célt tűzték maguk elé, hogy megismertessék az állomás lakóságát hazánk legszebb tájaival, földrajzával, történelmi nevezetességeivel, szocialista vívmányaival és új létesítményeivel. Célkitűzéseik megvalósításához sok sikert kívánunk.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest. VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

EGYÜTTMŰKÖDÉS?

— *Mégiscsak disznóság! Félórával túllépték a vágányzárt!*

— *Micsoda hangnem, kérem. S még ön beszél a jóviszonyról?*

VASUTAS FELESÉG

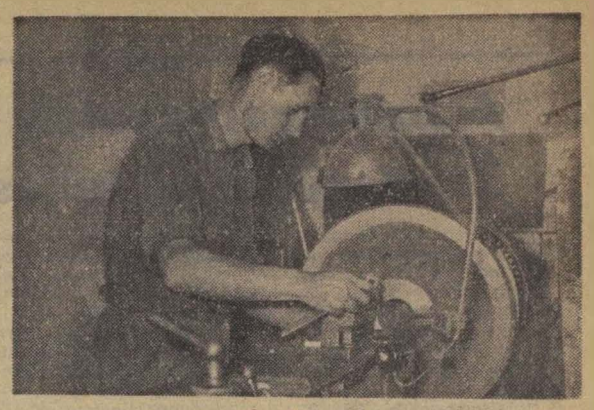
— *Az őszi forgalomban vigyáznom kell rá, különben soha nem enné meg az ebédjét.*

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. OKTÓBER 2.



A Szegedi Vasanyagjavítóban dolgozik Hegedüs György KISZ-titkár, aki példamutatóan veszi ki részét a kongresszusi versenyből (Kovács Géza felv.)

November 30-án kezdődik a Magyar Szocialista Munkáspárt VII. kongresszusa

A Népszabadság szeptember 27-i számában közli az MSZMP Központi Bizottságának határozatát a pártkongresszus képviseleti rendjéről, napirendjéről, valamint a KB irányelveit a párt VII. kongresszusára.

Mint ismeretes, *pártunk VII. kongresszusa november 30-án ül össze.* A kongresszus elé a Központi Bizottság a következő napirendi pontokat terjeszti:

1. A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának beszámolója és a párt feladatai.

2. Irányelvek a gazdasági feladatok megoldásához és a második ötéves népgazdasági terv elkészítéséhez.

3. A párt Szervezeti Szabályzatának módosítása.

4. A Központi Revíziós Bizottság beszámolója.

5. A Fellebbviteli Bizottság jelentése.

6. A Központi Bizottság és a Központi Revíziós Bizottság megválasztása.

Az irányelvek bevezető részében a KB leszögezi, hogy *„a párt olyan időben készül kongresszusára, amikor a nemzetközi helyzetet mindenekelőtt az jellemzi, hogy a Szovjetunió, az egész szocialista tábor, a nemzetközi kommunista mozgalom, az imperializmus ellen küzdő népek mozgalma, a béke erői gyorsan és szakadatlanul növekednek. Az imperializmus erői gyöngülnek, bomlanak. A hidegháború, az „erőpolitika" kudarca és tarthatatlansága mind nyilvánvalóbb.*

Hazánkban ma a párt, a népi demokratikus rendszer, a szocializmus erői szilárdak és növekedőben vannak... A népi hatalom belső ellenségei súlyos vereséget szenvedtek, elszigetelődtek, ma már nem képeznek komoly szervezett erőt."

A kongresszus jelentőségét növeli, hogy hivatott lesz jóváhagyni és megerősíteni a párt 1956 novembere óta folytatott politikáját. Kijelölni a szocializmus építésének további feladatait, megtárgyalni és jóváhagyni népgazdaságunk fejlesztése új ötéves tervének irányelveit.

Hogy a párt az utóbbi időben mennyire összenőtt a tömegekkel, mennyire számít a párttagok és pártonkívüliek véleményére, bizonyítja, hogy az ország dolgozó népe elé terjeszti a kongresszus munkájának alapját képező okmányokat: a Központi Bizottság kongresszusi irányelveit és az irányelveket a népgazdasági feladatok megoldásához és az új ötéves terv kidolgozásához.

Az irányelvekben a KB vázolja a párt történelmi útját, leszögezi, hogy *„a Magyar Szocialista Munkáspárt marxista-leninista, kommunista part, a munkásosztály élcsapata, a dolgozó nép pártja, társadalmunk vezető ereje, a nemzetközi kommunista mozgalom része. A párt magáénak vallja a magyar munkásmozgalom forradalmi hagyományait, utóda a Magyar Kommunista Pártnak, s a két munkáspárt egyesüléséből létrejött Magyar Dolgozók Pártjának. E történelmi folytonosságnak megfelelően a Magyar Szocialista Munkáspárt 1959 novemberében összeülő kongresszusa a hetedik kongresszus a magyar kommunista munkásmozgalom történetében."*

A felszabadulás óta elért eredményeinket vázolva közli, hogy az ipari termelés 1938-hoz képest 1958-ra három és félszeresére emelkedett. Fejlődött, de nem kielégítő mértékben a mezőgazdaság is, 1938-hoz viszonyítva mintegy 15 százalékkal.

Elemzést ad az ellenforradalom előzményeiről, osztályjellegéről, okairól, az ellenforradalom óta bekövetkezett változásokról, eredményekről.

Megállapítja, hogy bővült a szakszervezetek jogköre, s minthogy a párt ma létszámában jóval kisebb, mint az MDP idején volt, lényegesen megnőtt a tömegszervezetek, különösen a szakszervezetek és a KISZ szerepe. A tömegszervezeteknek ma különösen fontos szerepe, hogy sajátos feladataik jó végrehajtásával is közvetítsék a párt politikáját a pártonkívüliekhez, neveljék, szervezzék, mozgósítsák a dolgozókat a szocialista építés feladatainak megoldására.

A párt tevékenységének néhány kérdéséről szóló fejezetben a szakszervezetek ellenforradalom utáni tevékenységéről szólva leszögezi, hogy *„a szakszervezetek, a munkások és alkalmazottak legnagyobb szervezetei, legyőzték az ellenforradalom alatt és után jelentkezett jobboldali törekvéseket, amelyek arra irányultak, hogy a függetlenség jelszavával szembe fordítsák a szakszervezeteket a párttal. A párt helyes politikájának és a szakszervezetekben dolgozó kommunisták meggyőző munkájának eredménye, hogy a szakszervezetek milliós tagsága követi a pártot és a szakszervezetek sok tízezer pártonkívüli funkcionárusa is igen aktívan segíti e politika megvalósítását."*

A Központi Bizottság külön okmányban hozta nyilvánosságra a népgazdasági feladatok megoldására vonatkozó irányelveit. Az irányelvek kimondják, hogy *a szocialista ipar termelését 1958—65 között 65—70 százalékkal kell emelnünk.* Új erőművek építésével áramtermelésünket az 1958. évi 6,5 milliárd kw-óráról 1965-re több mint 10 milliárd kw-órára növeljük. Az olajtermelést kétszeresére, a földgáztermelést mintegy háromszorosára emeljük.

Fejlesszük a bányászat legfontosabb ágazatait, valamint a vas- és acélkohászatot. A széntermelést az 1958. évi 24 millió tonnáról 1965-ig 27—29 millió tonnára, a nyersacél termelést az 1958. évi 1,6 millió tonnáról 1965-ben legalább 2,4 millió tonnára növeljük.

A gépipar termelését 1965-ig 80—90 százalékkal emeljük. Gyorsított ütemben fejlesztjük vegyiparunkat, úgy, hogy 1965-re a mai termelésnek közel kétszeresét adja. Építőiparunk és építőanyagiparunk termelését ugyanezen idő alatt legalább 75, illetve 85 százalékkal kell növelni.

A lakosság jobb ellátása céljából a textil- és cipőipar termelését legalább 32, az élelmiszeripart 36—40 százalékkal emeljük. El kell érni, hogy a mezőgazdasági termelés 1961—65. évi átlaga 30—32 százalékkal magasabb legyen az 1954—58. évi átlagnál.

A népgazdaság gyorsabb fejlesztése az életszínvonal rendszeres emelése azt követeli, hogy a nemzeti jövedelemből az eddiginél nagyobb részt fordítsunk termelő beruházásokra. Ezért *a következő ötéves terv időszakában 170—175 milliárd forintot fordítunk beruházásokra*, másfélszer annyit, mint 1955—60-ban.

A termelékenység 37—40 százalékos emelésével teremtjük meg az alapot ahhoz, hogy az egy főre eső reáljövedelmet 1965-ig 26—29 százalékkal növelhessük. A 15 éves lakásépítési programunk megkezdésével a második ötéves terv időszakában 250 000 lakást építünk.

Az ipari munka termelékenységét hét év alatt legalább 37—40 százalékkal kell emelnünk, ugyanakkor a termelési költségek színvonalát legalább 12—14 százalékkal kell csökkentenünk.

A Központi Bizottság irányelve külön fejezetet szentel a szállítás és hírközlés fejlesztésének. Előírja, hogy a második ötéves terv időszakára mintegy 40—50 százalékkal több árut és 35—38 százalékkal több utast kell szállítani. A vasúti közlekedésben folytatni kell a villamos- és dieselvontatás fejlesztését. *A diesel- és elektromos vontatás együttes részesedését az 1958. évi 11 százalékról 1965-ben 38—40 százalékra kell emelni. A villamosított vonalak hosszát a legnagyobb forgalmú vonalakon, mintegy 300 km-rel kell növelni. A tolatás 4,5 részét 1965-ben dieselmozdonyokkal kell végezni. Mindezzel 1965-ben 1,3 millió tonna szenet kell megtakarítani.*

Végezetül felhívja a figyelmet, hogy a második ötéves terv kidolgozásáig még több, mint egy év áll rendelkezésünkre. Minden pártszervezet, minden kommunista, minden magyar dolgozó tekintse hazafias kötelességének a tartalékok lelkiismeretes feltárását, hogy tovább gyorsíthassuk a népgazdaság fejlődését.

Dolgozó népünk boldogulása, jólétben való gyarapodása nemcsupán a feladatokat kijelölő népgazdasági terven múlik, hanem mindenekelőtt az azt végrehajtó alkotó emberen. A párt számít a fejlődésünket előrelendítő hatalmas erők, a kommunisták, a KISZ és a kétmilliós szakszervezeti tagság odaadó támogatására és arra, hogy dolgozó népünk tudása legjavát nyújtva munkálkodik majd a második ötéves terv céljainak megvalósításán, a szocialista társadalom felépítésén.

Lapzárta után:

Kádár János elvtárs látogatása a Ferencvárosi-pályaudvaron

Szeptember 30-án délután Kádár János elvtárs a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának első titkára látogatást tett a Ferencvárosi pályaudvaron. Felkereste a szolgálati helyeket, elbeszélgetett a dolgozókkal, majd résztvett és felszólalt a kongresszusi versenyről és az őszi forgalmi feladatokról tanácskozó aktíván. Kíséretében volt Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, Sándor József az MSZMP Központi Bizottságának tagja, a pártközpont osztályvezetője Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Horváth János, a IX. kerületi pártbizottság első titkára.

A pártkongresszus tiszteletére

Előre az MSZMP Központi Bizottsága kongresszusi zászlajáért!

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága szeptember 22-i kibővített ülésén foglalkozott a pártkongresszus tiszteletére indult munkaverseny fejlődésével és elhatározta, hogy kongresszusi versenyzászlót adományoz a munkaversenyben legjobb eredményt elérő vállalatoknak. A Közlekedés és Postaügyi Minisztériumhoz tartozó vállalatok, szolgálati helyek legjobbja is megkapja ezt a zászlót.

A tét nem kicsi. Hiszen több ezer vállalat, szolgálati hely közül kell az élre kerülni annak a kollektívának, amely elnyeri a zászlót. Reméljük, hogy a kongresszusi verseny végleges értékelése után vasutas üzemet, szolgálati helyet is köszönthetünk a győzlesek sorában.

•

Mint már hírül adtuk, a szakszervezet elnöksége és a Vasúti Főosztály vezetői is úgy határoztak, hogy kongresszusi versenyzászlót adományoz a hat igazgatóság, a járműjavító vállalatok és a Gazdasági Vasutak legjobb eredményt elérő szolgálati helyeinek.

Sajnos, a kongresszusi verseny nagyszerű eredményei mellett, nem él dolgozóinkban eléggé a törekvés a kongresszusi zászló elnyeréséért. A szakszervezeti bizottságok tudatosítsák jobban a dolgozókkal, mind a párt Központi Bizottsága, mind a szakszervezet és a Vasúti Főosztály által adományozandó zászló elnyerésének jelentőségét. Adjon ez még nagyobb lendületet az eddig is nagyszerű eredményeket hozó versenynek.

Su. kocsik futószalagon

A Szolnoki Járműjavító kocsiosztályának műhelyeiből az utóbbi hetekben egymásután gördülnek ki a Dr. és Gu. sorozatból átépített Su.-kocsik. Júliusban 26, augusztusban már 99 kocsit adtunk át a forgalomnak. Előreláthatólag szeptemberben is jó eredményeket érünk el a Su.-kocsik átépítésében.

Hogyan érte el kocsiosztályunk ezt a figyelemreméltó eredményt? Minek tulajdonítható, hogy a korábbi napi 4 kocsi helyett ma már 6 kocsit készítünk el?

Mindenekelőtt annak, hogy rátértünk a szalagszerű javításra és a brigádok is új munkamódszer szerint dolgoznak. A szekrénylakatosoknál *Molnár Ferenc és Timár József* 13 fővel végzi a kocsiépítést. A brigád nagyon szorgalmasan dolgozik.

Meg kell említeni a villanyhegesztők és bognárok jó munkáját is. A villanyhegesztők közül *Penczi Jenő és Csabai József* jár az élen. A bognárok pedig *Fülöp Béla* csoportvezető irányításával dolgoznak példamutatóan. A Su.-kocsik átépítésénél nagy gondot fordítanak arra, hogy a lebontásra kerülő faanyagból minél többet újból felhasználhassanak. A múlt hónapban 155 köbméter használt faanyagot dolgoztak fel.

A szekrénylakatosok, villanyhegesztők és bognárok mellett a bádogosok és mázolók is mindent elkövetnek a Su.-kocsik átépítési idejének csökkentéséért.

Cseh Zoltán
Szolnok

Nem mindennapi vállalás

A hajtórudazat furatainak túlméretezése miatt még 1957-ben leállítottak három V 60-as sorozatú villamos mozdonyt. A három mozdonyt bevontatták az Északi Járműjavítóba, ahol talán még ma is ott vesztegelnének, ha a hajtórudas *Hidas-brigád* nem veszi a mozdonyokat pártfogásba.

A szocialista brigád cím megszerzéséért harcoló Hidas-brigád a pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy a három mozdonyból kettőt szeptember 30-ra, a harmadikat pedig október 30-ra átadja a forgalomnak.

A 11 tagú brigád a vállalás nagy részét határidő előtt teljesítette. Két V 60-as már szeptember 23-án próbaútra indult, s mint a brigádvezető, Hidas János mondotta, október 15-ig a harmadikat is kijavítják.

Kimagasló eredmények Pécsett

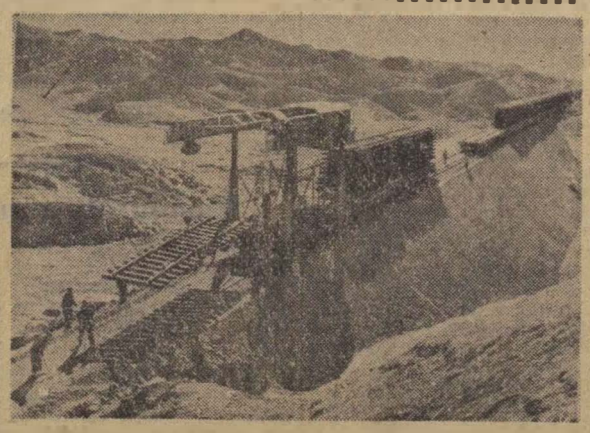
Az első félév eredményei alapján Pécs állomás dolgozói elnyerték az élüzem címet. A kitüntető cím elnyerése után a verseny lendülete nem csökkent, hanem fokozódott. *Ifj. Forró Ferenc*, KISZ-vonatvezető és brigádja, a pártvezetőség választásának tiszteletére egy túlsúlyos vonat továbbítását vállalta terven felül.

Az 1246 tonnás irányvonat gép- és szakaszcsere nélkül, az előírt időnél 46 perccel korábban futott be *Sztálinváros* állomásra. Jó munkájukat dícséri az is, hogy *Bükkösd* és *Abaliget* állomások között nem volt szükségük tolómozdonyra.

Kincses Károly kocsimester és brigádja, a kocsitartózkodási idő megrövidítésében ért el kiváló eredményt. Az előírt 7.6 óráról 6.4 órára csökkentették a tartózkodási időt, s ezzel tervüket 119 százalékra teljesítették.

Brigádjaink lelkesen készülnek a végső értékelésre. Azon vannak, hogy a pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat túlteljesítsék.

Leiti Ferenc
Pécs.



Gyors ütemben folyik a 2800 km hosszú Lancsau—Szinkiang vasútvonal építése Kínában.

Az igazgatóságok versenye

Az augusztus havi értékelés alapján az igazgatóságok egymásközti versenyében a helyezési sorrend a következő:

1.	*Szeged*	*89.51 %*
2	*Szombathely*	*86.36 %*
3.	*Pécs*	*86.36 %*
4.	*Budapest*	*82,17 %*
5.	*Debrecen*	*81.47 %*
6.	*Miskolc*	*70,63 %*

A Szakszervezetek Országos Tanácsának V. teljes üléséről

A Szakszervezetek Országos Tanácsa szeptember 24-én tartotta V. teljes ülését. Az ülésen megjelent Fock Jenő, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára és Sándor József, az MSZMP Központi Bizottságának tagja.

A plénumon *Gáspár Sándor*, a SZOT főtitkára tartott beszámolót *„A szakszervezeti mozgalom néhány időszerű kérdése és további feladatok a szocializmus építésének meggyorsításában"* címmel.

Bevezetőben *N. SZ. Hruscsov*, amerikai látogatásának jelentőségét méltatta, majd a nemzetközi helyzetről, a nemzetközi munkásmozgalom fejlődéséről beszélt.

A szakszervezetek lényegében betöltik feladatukat

A magyar szakszervezetek tevékenységéről szólva elmondta, hogy a népgazdaság 1959. első félévi eredményeihez a szakszervezetek jelentősen hozzájárultak. A szakszervezetek lényegében betöltötték a XIX. kongresszuson szabott feladatot: segíteni a munkáshatalom politikai és gazdasági megerősödését.

A kongresszusi verseny pozitív eredményeinek ismertetése mellett szóvátette, hogy a szakszervezetek még igen sok lehetőséget kihasználatlanul hagynak. Nem igyekeznek például tervszerűen elterjeszteni az új technikai eljárásokat, munkamódszereket, nem mindig élnek a termelési tanácskozásokban rejlő lehetőségekkel, valamint az átfogó, rendszeres ellenőrzés eszközével.

A beszámoló megállapította, hogy a szocialista brigád cím elnyeréséért folyó versenyes elősegíti a technika fejlesztését, az újítások alkalmazását, a szakmai továbbképzést, a tapasztalatok elterjesztését, a fegyelmezett munkát, egymás barátí segítését, a szocialista típusú emberi jellem formálását. Helytelenítette viszont, hogy ezek a brigádok a szakmai és mozgalmi vezetőktől nem kapnak kellő segítséget.

Szóbahozta a beszámoló a verseny nyilvánosságát, aláhúzva, hogy egy-egy helyes kezdeményezéstől eltekintve a dolgozók nem ismerik részletekbemenően az eredményeket. Az egyének, kis kollektívák tevékenysége nem kap még kellő hangot és megbecsülést.

A termelési tanácskozások rendszerét és módszerét általában pozitívan értékelte, szóvátette viszont egyes vezetők helytelen hozzáállását.

Fejlődik az újítómozgalom

Az újítómozgalomról szólva *Gáspár* elvtárs elmondta, hogy jelentősen nő a beadott és bevezetett újítások száma, a megtakarítások értéke. Különösen jelentős, hogy a mozgalmat mindinkább a munkaverseny szerves részének tekintjük.

A szakszervezetek termelési tevékenységének egyik leggyengébb területe a tapasztalatcsere — mondotta. Nincsenek állandó eszközeink a műszaki ismeretek terjesztésére, a műszaki propagandára. Sajnos még a meglévő alapot sem használjuk fel. Ezt követően négy pontban foglalta össze a szocialista munkaversennyel kapcsolatos legfontosabb tennivalókat.

Az életszínvonal alakulását elemezte ezután a beszámoló. Megállapította, hogy a Központi Bizottság március 6-i határozata nyomán az intézkedések jelentős sorát a tervezettnél hamarabb hajthatjuk végre és így *a munkások és alkalmazottak reálbére a hároméves terv vége helyett már 1959 első felében kb. 6 százalékkal emelkedett. A munkások és alkalmazottak átlagkeresete 3,5 százalékkal múlta felül a tavalyit. Ezen belül a munkások átlagkeresete 2,8 százalékkal volt magasabb az év első felében. Végül megemlítette, hogy a bérből és fizetésből élő családok az idén 2—2.5 százalékkal olcsóbban vásárolhatnak, mint egy évvel ezelőtt.*

Az utóbbi időben javult a szakszervezetek munkavédelmi tevékenysége, csökkent a balesetek száma. Minedezek ellenére még akad tennivalónk a munkavédelmi tevékenységet illetően — mondotta.

Nagyobb támogatást az alapszervezeteknek

Ezután a szakszervezetek kulturális tevékenységéről, az üdültetésről, az üzemi étkeztetésről beszélt, majd szóvátette, hogy a dolgozók ügyes-bajos dolgaikkal előszeretettel fordulnak a felsőbb szakszervezeti szervekhez, pedig problémáinkat jórészét helyszínen lehetne orvosolni. Ehhez azonban arra lenne szükség, hogy az alapszervezetek jobban ismertessék a szakszervezet tevékenységét. Majd azt hangsúlyozta, hogy maximális támogatást kell adni a szakszervezeti bizottságoknak, hiszen a további előrehaladásunk nagymértékben ezeknek a munkáján is múlik.

Az ülésen felszólalt *Soproni József*, szakszervezetünk titkára is. Szóvátette, hogy gátolja a vasút munkáját, hogy a vasúti kocsik sokszor kihasználatlanul szaladnak, sokat állnak az állomáson az egyenlőtlen rakodás és a tervszerűtlen anyagmozgatás miatt. Hiba, hogy vasár- és ünnepnapokon a vállalatok nem rakodnak. Rendszerint a hét második felére torlódnak a berakások.

Naponta csaknem 500 vagont tudnánk felszabadítani más célokra, ha például a kocsik raksúlyát teljes egészében kihasználnák. — mondotta többek között.

Az SZMT-k tevékenységéről

Gáspár elvtárs válaszadása után a plénum a Szakszervezetek Megyei Tanácsának jövőbeni szerepéről tárgyalt. Határozatot hoztak, hogy a szakszervezetek megyei tanácsait eddigi koordináló szerepük helyett a megyében irányító, ellenőrző feladattal bízzák meg. Eszerint: *a Szakszervezetek Megyei Tanácsa a megyei szakszervezeti mozgalom operatív irányító és ellenőrző szerve. Feladatait a Szakszervezetek Országos Tanácsának és a szakszervezetek központi vezetőségeinek határozatai alapján a területi bizottságok segítségével valósítsa meg.*

A határozattal lehetőség nyílik arra, hogy a szakszervezetek megyei tanácsai a megye politikai, kulturális helyzetének megfelelően, a szakszervezeti mozgalom előtt álló feladatok ismeretében, az eddiginél egységesebben és egy időben mozgósítják a megye szakszervezeti szerveit és a szervezett dolgozókat a soronlevő tennivalók megoldására.

Végezetül a községi szakmaközi csoportok működéséről tárgyalt a plénum, majd *Bugár Jánosnénak*, a SZOT titkárának zárszavával ért véget.

Új fények a Nyugati pályaudvaron

Nem nagy dolog, de jelentős. Csak egy nagy tábla, cserélhető üveglapokkal, melyek alatt rejtett fények villognak. Színes betűk és számok magyarázzák az utasnak a menetrendet, a régi, szemet rontó, megkopott, zománcozott bádogtáblák helyett.

Az új menetrendtáblá, amellett, hogy megkönnyíti az utazóközönség számára a tájékozódást, új színfoltot is jelent a pályaudvar tágas pénztárcsarnokában.

Dicséret illeti érte az újítót, a tábla tervezőjét, *Nohoczky Gyula* főintézőt.

Kiállítás „A Közlekedési Múzeumért"

A Közlekedési Múzeum az 1896-os millenniumi kiállítás közlekedési csarnokának állandó jellegű átépítésével 1899. május 1-én, tehát 60 évvel ezelőtt nyílt meg. Alapítása idején gyűjteményének mennyiségét és minőségét tekintve az első ilyen jellegű intézmény volt az országban.

A gyűjtemény túlnyomóan a magyarországi vasutak építésének emlékeiből és a századvégi állapotát tükröző 1:5 méretarányú, műszaki hitelességgel készült mozdony- és kocsigyűjteményből, valamint a millenáris kiállítás posta, távirda, folyamszabályozási, kikötőépítési, hajózási, út- és hídépítési anyagából állt.

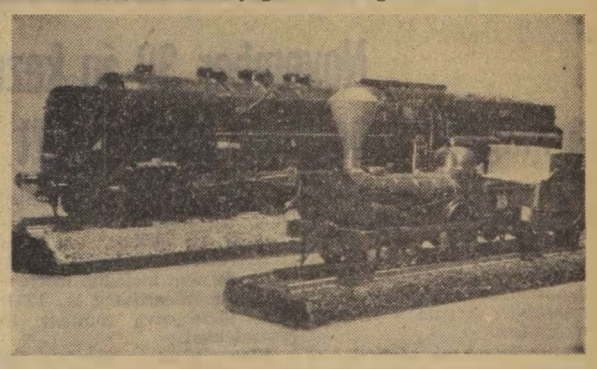
A gyűjtemény tovább gazdagodott úgy, hogy 1935-ben már 3053 kiállítási tárggyal zsúfolttá tette a múzeum 3635 négyzetméternyi kiállítóterét. Az intézmény Budapest leglátogatottabb múzeuma volt.

A második világháború alatt sajnos, súlyosan megrongálódott. gyűjteményének háromnegyedrésze elpusztult. A megmaradt daraboknak nagyrésze is 15—90 százalékos sérülést szenvedett.

A múzeum újjászervezésére az 1947. évi közlekedési kiállítás hívta fel a figyelmet. 1951-ben a múzeum újjászervezését az akkor létesített Vasúti Tudományos Kutató Intézet feladatává tették, s ettől kezdve a Vasúti Főosztály anyagi támogatásával megindulhatott a rendszeres újjáépítés. Ma már több, mint ezer kiállítási tárgy van a múzeum tulajdonában. Anyagi értéke meghaladja az 50 millió forintot, kulturális értéke pedig szinte felbecsülhetetlen. Most ezt az anyagot láthatja a közönség a városligeti Közlekedési Múzeumban.

A kiállítás legfőbb célja, hogy a Közlekedési Múzeum gazdag gyűjteményére, sokrétű feladataira és a szocialista műszaki kultúra terjesztésében betöltendő szerepére a közvélemény figyelmét felhívja, azaz mozgósítson a Közlekedési Múzeumért.

A kiállítás megtekinthető: naponta 11-től 19 óráig, munkaszüneti napokon 10—17 óráig.



1846-ban a Pest nevű mozdonnyal indult meg a vasúti forgalom a Pest és Vác közötti vonalon. Mögötte a 303-as sorozatú gőzmozdony modellje.

A szakszervezeti aktívák esti oktatásának előkészítéséről

A SZOT 1959. február 21-én hozott határozata kimondja, hogy nagy figyelmet kell fordítani a szakszervezeti funkcionáriusok, különösen a bizalmiak rendszeres oktatására.

Az oktatások szervezésére és irányítására szakszervezetünk 7 tagú bizottságot hozott létre. Meghatároztuk, hogy az esti oktatásokon milyen témákról, hány előadást kell tartani.

Szeptember 23-án értékeltük az eddigi munkát. Megállapítottuk, hogy a területi bizottságok lelkiismeretesen foglalkoznak az oktatással. Fontosságára SZB-titkári és választmányi üléseken is felhívták a figyelmet. Létrehozták az oktatási bizottságot, megállapították a szakszervezeti bizottságok feladatát.

Az esti oktatások előkészítésében jó munkát végzett a Miskolci TB.

Az oktatási bizottságba azokat a társadalmi aktívákat is bevonták, akiknek tapasztalatuk van a szakszervezeti munkában.

Az oktatás megindulása után a bizottság egy-egy tagja meghatározott területen irányítja, ellenőrzi, segíti az oktatást.

Hasonlóan végeztek az előkészítést a többi TB-ok is, azzal a különbséggel, hogy nagyobb önállóságot adtak egy-egy gócponton a szakszervezeti bizottságoknak.

Az eredmények dacára néhány hiányosságra felhívjuk a figyelmet.

Az oktatások kezdete előtt hívják még egyszer össze az oktatási bizottság tagjait, az előadókat

és beszéljék meg a tennivalókat. Arról sem feledkezzenek meg, hogy az oktatások anyagát az előadók időben megkapják.

Helyes, ha a nagyobb szakszervezeti bizottságok is alakítanak oktatási bizottságot. Nagyon fontos a helyiségek biztosítása, az előadások rendszerezése.

A csoportok beosztásánál ügyeljenek arra, hogy egy tanfolyamon

egy előadóhoz 15—20 főnél több dolgozó ne tartozzon.

A tanfolyamokat szolgálati áganként szervezzék. Csak kivételes esetben, engedhető meg, hogy két vagy három szolgálati ág dolgozói egy tanfolyamon vegyenek részt.

A területi és szakszervezeti bizottságok kérjék a pártszervezetek és a szakszolgálat segítségét munkájukhoz, mint ahogy azt a választások alkalmával tették.

Anket a szocialista brigád mozgalomról

A szakszervezet elnöksége szeptember 24-én ankétot rendezett a szocialista brigádmozgalomról. Az ankéton mintegy 35 olyan brigád vezetője vett részt, akik munkatársaikkal célul tűzték ki, hogy megszerzik a szocialista brigád címet.

Az ankétot *Soproni József*, a szakszervezet titkára nyitotta meg. Rövid beszédében méltatta a szocialista brigád címért folyó mozgalom jelentőségét, majd arra kérte a jelenlevőket, adják át egymásnak tapasztalataikat.

A brigádvezetők egymás után emelkedtek szólásra és mondták el, milyen feladatok megoldását tűzték ki célul. Az Északi, a Landler, a Székesfehérvári, a Dunakeszi Járműjavító, a miskolci fűtőház és a Tiszai-pályaudvar küldöttei, hogy csak néhány példát említsünk, sorra elmondták, hogyan akarják elősegíteni kis kollektívájuk általános műveltségének, szakmai és politikai tudásának növelését, továbbá, hogyan állnak helyt a munkában. Bár olyan felszólalások is elhangzottak, amelyből kicsendült, hogy nem látják világosan a szocialista brigád-mozgalom jelentőségét, az ankét mégis elérte célját, mert a hasznos tapasztalatok átadása mellett a helytelen nézetek is tisztázódtak.

Néhány jogos panasz is elhangzott. A Dunakeszi Járműjavítóban és még több szolgálati helyen a mozgalmi szervek és a szolgálati főnökök, nem segítik az új útra lépett brigádokat. Pedig a szocialista emberrévátás útjának egyengetésében úgyszólván valamennyi brigádnak elkelne a vezetők állandó segítsége. Elvégre, nem közömbös, hogy a vasúton hány brigád érdemli ki a kitüntető címet.

A Gyurindák-brigád az élen

Záhony azok közé a csomópontok közé tartozik, ahol sok fiatal teljesít szolgálatot. Egyidőben sok baj volt a fiatalokkal. Érthető, hiszen még nem ismerték úgy a vasutat, mint az idősebbek és néha bizony hibát vétettek a szolgálat ellátása közben. Egyesek a tanulással is hadilábon álltak.

Néhány hónap óta azonban sok minden megváltozott a záhonyi fiatalok életében. S ezt a változást a kongresszusi verseny hozta. Az ifik a párt márciusi határozata óta nagy lelkesedéssel veszik ki részüket a munkából. Egy példa a sok közül: *Gyurindák Imre*, ifjúsági brigádja már teljesítette tonnaterhelési vállalását.

Érdemes megemlíteni a záhonyi ifik takarékossági vállalását is. Különféle hulladékvas felhasználásával 150 ezer forint megtakarítását vállalták. Eredmény? Augusztus végéig 82 ezer forintot sikerült megtakarítaniuk.

Kié a kápolnásnyéki laktanya?

Még 1956-ban elkészült *Kápolnásnyéken* a pályamunkások laktanyája öltözővel, mosdóval, szárító- és melegedő helyiséggel. Örültek a munkások, különösen annak, hogy a télkészenlét idején ezentúl nem a forgalmi irodában vagy a hideg váróteremben kell időzniök. Sajnos, csalódtak.

A laktanyát az ellenforradalom alatt a vasúttól idegen emberek foglalták el. Azóta is lakják a pályamunkások sorsának javítására épített helyiségeket.

Tud erről már minden érdekelt. A szakszervezeti központ több mint egy esztendeje felkérte a Vasúti Főosztály illetékeseit a rendellenesség megszüntetésére. Többszöri levélváltás, ki tudja hány jegyzőkönyv ellenére maradt minden a régiben. Sajnos, minden jel arra mutat, hogy a 70—80 pályamunkás az idei telet is laktanya nélkül kényszerül átvészelni.

Kovács János

Látogatás Kőbánya teherpályaudvaron

Kőbánya teherpályaudvarnak főként a kőbányai ipari üzemek és vállalatok kiszolgálásában van nagy jelentősége. Az őszi hónapokban azonban a fővárosba érkező élelmiszer küldeményekkel a darabáru forgalom is megkétszereződik.

Ezenkívül többlet feladatként jelentkezett a *Mezőgazdasági Kiállításra* érkezett előállatok és gépek ki és berakása. Az idén 380 vagon előállat és mintegy 80—90 vagon gép érkezett a kiállításra. Zárás után körülbelül ugyanennyit kellett visszaszállítaniuk. Az előállatokat rekord idő, másfél nap alatt rakták vagonba és továbbitották.

Havonta 12 000 kocsi

Hogy ezekben a hetekben nem könnyű a teherpályaudvar dolgozóinak a helyzete, az a következő adatokból is kitűnik. Havonta 12 ezer kocsi illetve berakására számítanak. De lehet, hogy ez a szám nagyobb lesz. *A Földművelésügyi Minisztérium* például már jelezte, hogy a Mezőgazdasági Kiállítás területén lévő anyagellátó vállalatuk telephelyére három hónap alatt 8000 vagon mezőgazdasági gép érkezését várják. Mivel az elosztást a telephelyen végzik, várható, hogy a gépek nagy részét újból a pályaudvar dolgozóinak kell továbbítaniuk.

Megtudnak-e birkózni a megnövekedett feladatokkal?

A kőbányaiak bíznak a sikerben. Bíznak, mert a pályaudvaron még sohasem volt olyan jó a kollektív szellem, a dolgozók munkalendülete, mint napjainkban. Ez mindenekelőtt a mozgalmi szervek munkáját dícséri. A párt és a szakszervezet aktívái mindig időben mozgósítanak. Nagyrészt ennek tulajdonítható, hogy a múlt év óta élüzemszint felett dolgoznak. Ez nagy szó, mert a korábbi években erre nem volt példa. Eredményes munkájukért a múlt év második felében megkapták az élüzem címet, a IX. vasutasnapon pedig vezérigazgatói dicséretben részesültek. Az első félévben a kocsitartózkodásban 112, a kocsimozgatásban 108.5, a kocsikihasználásban pedig 107.5 százalékra teljesítették a tervet.

Ismét az élüzem címért

1959. elején az idegen kocsik tartózkodásának átlagos ideje 27.4 óra volt, a nyár közepéig ezt 24.7 órára csökkentették. Az idegen kocsikat azelőtt csak a következő nap rakták ki. Most aznap kirakják.

Szólni kell a szállítmányozási szolgálat kongresszusi versenyéről is. A dolgozók vállalták, hogy kevesebb gépkocsival több árut szállítanak el. Jó munkájukat dicséri, hogy csupán júniusban hatvannégy 3.5 tonnás kocsi futását takarították meg.

A pályaudvar dolgozói számítanak arra, hogy 1959 második felében is teljesítik az élüzemszint követelményeit.

Vasutasok a mezőgazdaságért

A *Székesfehérvári Járműjavító* dolgozói kiveszik a részüket a termelőszövetkezetek támogatásából. Egyre gyakrabban járnak falura, hogy tanácsot, segítséget adjanak a termelőszövetkezeteknek.

A *velencei Dózsa Tsz*-ben például nemcsak a vezetőknek adnak hasznos tanácsot a nagyüzemi gazdálkodás irányításához, hanem a szakmunkást igénylő feladatok elvégzéséhez is segítséget nyújtanak. A közelmúltban 280 méter vízvezetékcső lefektetésénél segédkeztek. *Pálmai József*, a TMK helyettes vezetője a szövetkezet üvegházának téli fűtését tervezi.

A szövetkezetiek is segítenek a járműjavító dolgozóinak. A szövetkezet kertészetének dolgozói például a járműjavító területén létesült parkosításából vették ki részüket.

Az őszi forgalom lebonyolítása nem csak a mennyiségi, hanem a minőségi munka javítását is követeli

Írta: Fehérvári József, a Vasútüzem Biztonsági Osztály vezetője

A vasút idei őszi forgalmának legfőbb jellemzői természetszerűen ugyanazok, mint a korábbi években voltak. Ha különbözőségről beszélünk, az legfeljebb az, hogy az idei őszi forgalom során az eddigieknél több árut kell elszállítanunk.

Korábban az őszi forgalom idején a minőségi tényezők eltörpültek. Ez természetszerűen maga után vonta a gazdaságtalanságot is. Ha kongresszusi vállalásainkat maradéktalanul teljesíteni akarjuk, akkor szakítanunk kell az ilyen gazdálkodásmóddal. Minél gazdaságosabban, minél kevesebb selejttel kell dolgoznunk.

A selejt a vasútnál az általánosságtól eltérően közvetlenül, vagy közvetetten a balesetek formájában jelentkezik. Nem lehet tehát arról beszélni, hogy bizonyos százalékkal csökkentjük a selejtet, hiszen a kívülről semmisnek látszó mulasztás hatalmas népgazdasági károkat okozhat, emberéleteket követelhet. Ezért van óriási jelentősége a „balesetmentes szolgálat ellátás" jelszavának.

Helytelen és minden alapot nélkülöz az olyan elképzelés, hogy a nagyobb vasúti forgalomnak természetes velejárója a balesetek szaporodása. Ezzel a szemlélettel számos tényt lehet és kell szembeállítani.

Az egyik, hogy nagy pályaudvarainkon viszonylag kevesebb a baleset, mint azokon az állomásokon, ahol bőségesen van úgynevezett lélegzetvételi idő. Ez ellen még azt sem lehet érvül felhozni, hogy a nagyobb állomásokon fejlettebbek a technikai viszonyok, mert például Szolnok, Hatvan és egyéb nagyforgalmú állomáson még központi állítású váltók sincsenek.

A másik: az őszi forgalmi időszak minden évben a vasút teljesítményének a maximumát követeli. Ennek ellenére a vasút, illetve végső fokon a vasutasok hibájából bekövetkezett balesetek — bár a feladatok évről évre nagyobbak — csökkentek. Pl. 1955 szeptemberében 371, 1958 szeptemberében 317, 1955 októberében 427, 1958 októberében 300, 1955 novemberében 410, 1958 novemberében 328 esemény zavarta a vasút munkáját azonos, vagy még nagyobb vonatkilométer-teljesítmény mellett. Tehát: évről évre növekvő forgalom mellett is csökkent a balesetek száma. (Az 1956 és 1957-es évek adatait az ismert okok miatt nem vehettük összehasonlítási alapul.)

1959. minden hónapjának javuló adatai alapján biztosan számíthatunk rá, hogy az idei őszi forgalom időszakának baleseti helyzetképe további javulást mutat majd. Erre számos biztató jel van.

Elsősorban a vasutas dolgozók bizalma a párt és a kormányzat iránt. Hiszen kézzelfoghatóan tapasztalják, hogy országunk fellendült gazdasági élete gyümölcsének ők is élvezői s ha még akadnak javítani valók, azok — mint tapasztaljuk — egyenes arányban oldódnak meg népgazdaságunk további fejlődésével.

A szolgálati helyek vezetői mind több helyen fáradoznak az élgárda kialakításán, mert vitathatatlan, hogy azokon a szolgálati helyeken jobban megy a munka, ahol stabil, begyakorolt emberek dolgoznak. Persze, különösen vasútunk egyes területein ez nem megy könnyen.

Hogy egyes igazgatóságok jó hozzállása nyomán nagymértékben csökkenhet a baleset, erre példa a budapesti igazgatóság, ahol 1955. őszi forgalmi időszakában bekövetkezett balesetekkel szemben az 1958-as adatok közel 25 százalékos javulást mutatnak. Ez a nagymérvű javulás döntő mértékben annak az eredménye, hogy a pártszervezetek az igazgatóság vezetése és a szakszervezet megteremtették az akcióegységet a balesetek csökkentése érdekében.

Az igazság kedvéért meg kell jegyezni, hogy erre a budapesti igazgatóság területén nagy szükség volt. Hasonló összefogást látunk kibontakozni a miskolci igazgatóságnál, amihez ezúton is kívánunk a budapestiekéhez hasonló sikert. A módszert ajánljuk a többi igazgatóságnak is.

Mint minden évben, a vasút legfelsőbb vezetése az idén is a legapróbb részletességgel megszabta a tennivalókat a sikeres őszi forgalom érdekében. Ezenkívül néhány fontos problémára szeretnénk felhívni a figyelmet.

A váltó- és vágányellenőrzés

Lehet, hogy sokan nem értenek egyet velünk, mégis a leghatározottabban leszögezzük, hogy a váltó- és vágányellenőrzés szorosan összefügg a szolgálati hely vezetésének milyenségével.

Ahol a vezetés megtűri az apró lazaságokat, ott úrrá lesz a kényelmesség, felületesség. Nincs kulcsegyeztetés. A forgalmi szolgálattevő feloldja a jelzőblokkokat a szabad be- vagy kijárat bejelentése előtt stb. Sok helyen odáig fajul a lazaság, hogy biztosító berendezés mellett fogadnak foglalt vágányra vonatokat.

A Megállj!-ra álló jelző és a kijelölt megállás helyének meghaladása

Általában tapasztaljuk, hogy mozdonyvezetőink a jelzőknél nem szeretnek megállni, mert minden „Megállj!" állású jelző vonatkésést, a szénmegtakarításban csökkenést jelent. Ez érthető, de azt is meg kell érteni, hogy a forgalom sem tudja minden esetben biztosítani a „zöld utat", a jelző pedig szentség, azt „Megállj!" állás mellett meghaladni nem szabad.

Ezek ellenére némelyik mozdonyvezető „hátha közben állítanak" gondolattal nem kezdi meg a fékezést a fékút távolságának megfelelően. Utána kezdődik a kapkodás és az esetek túlnyomó többségében a jelző-meghaladás.

A hivatkozás rendszerint az, hogy „nem akartam a kerekeket megcsúsztatni". Félreérthetetlenül meg kell mondani, hogy az előírt távolságban megkezdett fékezés közben sohasem csúsznak meg a kerekek. Ez áll a kijelölt megállási helyek meghaladására is.

A fékpróbák megtartása

Az előbbihez tartozik, de fontossága miatt külön kell foglalkozni a fékpróbákkal, ami elengedhetetlen a vonaton utazók életének és testi épségének a biztosítása érdekében. Érthetetlen, hogy ennek ellenére mennyi mulasztás tapasztalható. A művelet elvégzése eléggé időtrabló. Ennek az ismeretében készültek a fékpróbák szabályai. Az előírt műveletek be nem tartása, vagy leszűkítése, a legszörnyűbb következményeket vonhatja maga után.

Nagy baleset — kis baleset

Ismételten hangsúlyozzuk, hogy vonatforgalmi szempontból nincsenek kis vagy nagy balesetek, csak balesetek vannak. Sokaknál egy kocsikisiklás, aláváltás, vagy váltófelvágás kellemetlen, de nem túlságosan érdekes. Pedig egy ilyen baleset kihatásában sokszor nagyobb jelentőségű lehet, mint az úgynevezett közlekedő vonatok esetei.

Előfordulhat, hogy egy kocsi kisiklása hosszabb időre megbénítja egy állomás, vagy egész vonal forgalmát. Fel kell számolni a balesetet rangsoroló gondolkodási módot. Helyébe kell plántálni kitörülhetetlenül, hogy mindennemű balesetet meg kell akadályozni.

Végül meg kell jegyezni, hogy a szakvezetők csak úgy tudnak eredményesen irányítani, ha a mozgalmi szervek hatékony támogatását élvezik. Hatalmas jelentősége van annak, hogy a párt- és szakszervezeti funkcionáriusok hogyan állnak a balesetmentes munkát segítő mozgalomhoz.

A győriek felkészültek az őszi forgalomra

A déli órákban még melegen süt a nap, de a megsárgult kukoricatáblák, a levelüket hullató fák, már az ősznek, s vele együtt a vasút őszi csúcsforgalma dandárjának jelei.

A megnövekedett teherforgalom, mint minden évben, az idén is, nagy feladatokat ró a vasutasokra. A tél beálltáig lényegesen több árut, terményt kell elszállítani, mint az előző évek hasonló időszakában.

Vajon a győri vasutasok hogyan állnak helyt ebben a munkában? Erre kerestünk feleletet a Kisalföld fővárosában.

15-20 százalékkal nagyobb forgalom

Győr ipari gócpont, a csomópontnak mégis jelentősen megnövekedett a teherforgalma. A Győr-Sopron megyei tsz-községek vagonszámra küldik az élelmiszert a városnak, ugyanakkor a cukorrépakampány is megkezdődött. Ez azt jelenti, hogy a győrieknek 15—20 százalékkal nagyobb a napi átlag teherforgalmuk, mint szeptember előtt volt. Cukorrépából mintegy 2400 vagont kell továbbítaniuk a megye két — az ácsi és a petőházi — cukorgyárába.

Sok a munka, de a győriek állják a sarat. Szeptember első felében például a tehervonatok menetrendszerű indításában 81 százalékos eredményt értek el. A többi tényezőnél jóval 100 százalék fölött teljesítették a tervet. Eredményeiket elsősorban annak köszönhetik, hogy gondosan felkészültek a csúcsforgalomra. De erről beszéljen *Iványi Ede* állomásfőnök.

— *Kétségtelenül sokat tettünk azért, hogy csomópontunk helyt álljon az őszi csúcsforgalomban* — mondotta. *A győri üzemekkel, a szállíttató felekkel, komplexbrigád-szerződést kötöttünk. A szerződés a többi között azt is tartalmazza, hogy a szállíttató feleknek éjjel, munkaszüneti napokon és vasárnap is biztosítaniuk kell a kocsik be- és kirakását.*

Következő lépésként az állomás valamennyi dolgozójával megismertettük az őszi forgalommal kapcsolatos teendőket. Úgyszólván beosztásonként meghatároztuk, hogy kinek mit kell tennie.

Az állomásfőnöktől azt is megtudtuk, hogy a kongresszusi versenyben és az őszi csúcsforgalomban eddig elért eredményekben nagy része van a mozgalmi szerveknek.

A fűtőház az elsők között

A fűtőház is jól dolgozik. Bár az őszi csúcsforgalomban közvetlen nem vesznek részt, mert a naponta menetrendszerint közlekedő 42 személyvonat mellett csak átállítós tehervonatot továbbítanak *Komárom* és *Hegyeshalom* között. Mégis írni kell róluk, mert a kongresszusi versenyben figyelemre méltó eredményeket érnek el.

A középkategóriájú fűtőházak között júniusban és júliusban az első helyen végeztek. Az év első nyolc hónapjában 2500 tonna szenet takarítottak meg, mintegy 1,5 millió forint értékben. Üzemanyagtakarékossági tervüket havonként 110—120 százalék között teljesítik.

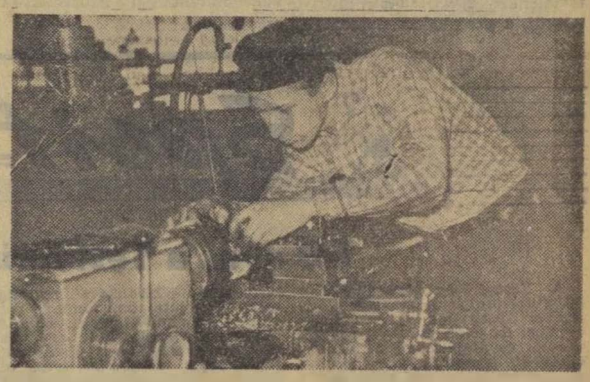
Augusztus havi eredményüket is érdemes megnézni. A szénfogyasztásban 107,3, az egy járművezetőre eső szolgálati óra csökkentésében 108,4, a gőztartásban 102,8, az önköltség csökkentésében 102,5, a személyvonatok menetrendszerinti közlekedtetésében 100, a tehervonatoknál pedig 98 százalékos eredményt értek el. Emellett a fűtőház környékét társadalmi munkával parkosították, biztosítják a verseny nyilvánosságát.

Említést érdemel az is, hogy a gozmozdonyok időszakos javítását a nyári hónapokban úgy végezték, hogy a legnagyobb forgalmú hetekben egyetlen mozdonynak se kelljen leállnia javítás végett.

A fűtőházfőnök joggal büszke az eredményekre és a dolgozókkal együtt arra számít, hogy az év végén — a múlt évhez hasonlóan — sikerül megszerezniük az élüzem címet.

Képek a Miskolci Járműjavítóból

Zimányi Béla futólakatos 38 éve dolgozik a szakmában. A kongresszusi versenyben is derekasan helytáll.



Mozdonyszelencéket esztergályoz Menyhért László, akinek nevét a legjobb ifi dolgozók között emlegetik az üzemben. Szorgalmára, igyekezetére mi sem jellemzőbb, mint az, hogy a mindennapi munka mellett a technikum esti tagozatán tanul

Mezei József csoportvezető kazánkovács nemcsak a kongresszusi versenyben, hanem a fiatal szakmunkások képzésében is élenjár.

Nagy szakértelemmel végzi a kerékágytokok hegesztését Veréb Ödön autogénhegesztő, aki már 43 éve dolgozik a járműjavítóban

(Kovács Géza felv.)

Tanévnyitó Tapolcán

Tapolcán megkezdődött az üzemi általános iskolai oktatás. Többnyire idősebb dolgozók jelentkeztek továbbtanulásra, hogy pótolják a múlt rendszer okozta mulasztásokat.

A tanévnyitó ünnepséget Fekete Imre mesmok nyitotta meg, majd Toth Lajos, az általános fiúiskola igazgatója köszöntötte az „öreg diákokat".

Az üzemi iskola megszervezésében dicsérendő érdemeket szerzett Fekete Imre mérnök, Horváth Ferenc fűtőházi oktatótiszt és Pásztor András vonatvezető.

Köszönetünket fejezzük ki a szakszervezetnek a megyei művelődési osztálynak, a pedagógusoknak és nem utolsósorban pártunknak, hogy megnyitotta előttünk a tanulás és művelődés kapuját.

Danes József

Országos gyors- és gépíróverseny

Az Országos Gyorsíró- és Gépíró versenybizottság az idén is megrendezi az 1959. évi magyar, valamint az idegennyelvű gyors- és gépíró versenyeket. A versenyek időpontja: november 13-án gépíróverseny. 14-én és 15-én gyorsíróverseny, 21-én és 22-én pedig idegennyelvű versenyek.

A jelentkezőknek a nevezéseket minden versenyszámra 2—2 példányban, október 20-ig kell beküldeni, Budapesten az V. ker. Bástya u. 5. szám alatt székelő versenybizottsághoz, vidéken pedig az illetékes állami gép- és gyorsíró iskola versenyfelelőséhez. Bővebb felvilágosítást is ezeken a helyeken kaphatnak.

„Utazzunk ruhában" mozgalom a japán vasutakon

A japán vasutakon sűrűn hallható mostanában ez az ékesen fogalmazott megszólítás: *„A tisztelet reméltó utasokat kérjük, hogy tisztelet reméltó fehérneműjüket ne tegyék közszemlére az utazás alatt".*

Japán népszokás szerint ugyanis az utasok alsóruhára vetkőznek a vonaton. Az *Utazzunk ruhában* mozgalom sikeréről még korai lenne szólni, mert az utasok nagyrésze vitába száll a kalauzokkal, akik gyakran hatósági támogatást kérnek a „striptease"-hez ragaszkodó utasokkal szemben.

Nemzetközi filmbemutató Belgrádban

Közlekedési filmbemutatót rendeztek Belgrádban szeptember 4-től 28-ig *Az ember védelme a közlekedésben* címmel.

A filmbemutatón 16 ország közt Magyarország is részt vett. Míg egyes országok két-három filmet mutattak be a helyes közlekedésről, Magyarország hat filmmel szerepelt.

A *Veszélyes idők* című magyar filmet bronzéremmel díjazták.

KELLEMETLEN SZOMSZÉDOK

A nagykanizsai vonatkísérő laktanya közelében egy disznóhizlaló van, ami terjeszti a bűzt és zavarja az aludni akarók álmát.

A vonatkísérők munkája nehéz és felelősségteljes. A laktanyában pihenni szeretnének és ezért nem kedvelik a hangos „szomszédokat".

Hogyan lehetne a problémát úgy megoldani, hogy a tulajdonos is jól járjon, de a laktanya közelében is helyreálljon az áhított csend?

Bognár Károly
Tapolca

Korszerű villanyvilágítást kap Sopron állomás

Sopron GYSEV állomáson hetek óta nagyszabású munka folyik: egymillió forintos költséggel neonvilágítást szerelnek. A korszerű világítással az éjszakai munka is biztonságosabbá válik a pályaudvaron.

Ugyancsak megkezdték a háború alatt megrongált áruraktár újjáépítését és bővítését. Az épület emeleti részében szociális létesítményeket, üzemi konyhát, étkezőt, fürdőt és pihenőhelyiséget rendeznek be.

1919 1957 KISZ

Ifjúsági élet

Vasutas fiatalok társadalmi munkája a Várban

A háborúnak 14 éve vége, de nyomai még itt-ott kísértenek. Gyönyörű fővárosunk büszkesége, a Vár is az iszonyatos háború borzalmairól tanúskodik.

A párt és a kormány határozata értelmében tíz éven belül újjáépítik a Várat. A határozat nyomán nagy lendülettel megindult a munka és megelevenedett a Várban az élet.

Sok a tennivaló. Az építés első fázisában nemcsak a megmaradó épületek tetőszerkezetét hozzák rendbe, hanem rendezik a Várhegy környékét is. Ifjúságunk sem akar kimaradni a nagy munkából, hiszen magáénak vallja e nagyszerű történelmi emléket.

A Vasúti Tisztképző Intézet párttitkára, *Arató Lajos* elmondotta, hogy a hallgatók lelkesedéssel csatlakoztak a Vár újjáépítését szolgáló mozgalomhoz. A párt- és KISZ-szervezet határozata nyomán az iskola vezetőségének támogatásával megindult a munka, amit az I. kerületi tanács VB részéről *Tomai Ferenc* főmérnök vezet.

Szép feladatot bíztak a vasutas fiatalokra. A *„Fehérvári kapu”* eltemetett maradványait kell napvilágra hozniok. A kaput a törökök építették és a vár visszavételekor, 1685-ben pusztult el. Növeli az emlék jelentőségét az is, hogy *Evrija Cselebi* török történetíró többször említést tett róla munkáiban, méltatva a kapu hadászati jelentőségét.

Eddig három csoportban 290 vasutas fiatal dolgozott a Vár környékének rendbehozatalán és értékeinek feltárásán. Szakemberek véleménye szerint az eddigi munka értéke eléri az 50 000 forintot és ez még csak a kezdet. Az év végéig ugyanis még sor kerül két vagy három vállalkozásra.

Érthető a vasutas fiatalok lelkesedése. Munkájukkal nemcsak a Vár gyorsabb újjáépítését segítik, hanem fontos kultúrtörténeti feladatot is teljesítenek.

A munkát vezető szakember köszönetét tolmácsoljuk a jó munkát végző hallgatóknak. Kívánjuk, hogy a vasutas fiatalok további sikereket érjenek el és öregbítsék a Vasúti Tisztképző Intézet eddigi szép hagyományait.

Ifjúsági ankét a szolnoki fűtőházban

A szolnoki fűtőház KISZ-szervezete a napokban jól sikerült ifjúsági ankétot rendezett. Az ankéton a fiatalok mellett idősebb dolgozók, párt és szakvonali vezetők is részt vettek. Az idősebbek közül többen elmondták milyen volt a fiatalok élete a múltban. A fűtőház párttitkára adatokkal, dokumentumokkal bizonyította, hány fiatal volt munkanélkül, s azok, akik dolgoztak milyen csekély bért kaptak a felnőttekhez viszonyítva.

Szóba került az ankénton a mai fiatalok helyzete is. A nevelésben eddig elért eredmények és hiányosságok taglalása után leszögezték, hogy a KISZ-szervezet vezetőségének a jövőben többet kell törődnie a fiatalok politikai nevelésével, műveltségi színvonaluk emelésével.

Közlekedéstudományi napok a Technika Házában

A Közlekedés- és Közlekedéstudományi Egyesület, a magyar közlekedés és műszépítés szakembereinek társadalmi-tudományos munkáját összefogló szervezet, ebben az évben ünnepelte 10. éves fennállását. Ebből az alkalomból — hazánkban első ízben —, Közlekedéstudományi napokat rendeztek.

Az 1954-ben megtartott I. Országos Közlekedési Értekezlet után szeptember 16—17-én került sor a második ilyen értekezletre a Technika Házában.

Az értekezlet azt a feladatot tűzte maga elé, hogy kijelölje tudományos alapokon a távolsági közlekedés főbb ágazatainak, a vasút, a gépjárműközlekedés — beleértve az útépítést is — a vízi- és légiközlekedés fejlesztési irányait. A külföldi vendégek részvételével tartott tanácskozáson 9 előadás és 24 korreferátum hangzott el, amelyeknek mindegyike a közlekedési ágazatok komplex fejlesztése vezérgondolat köré csoportosult.

Az értekezlet célja volt elősegíteni a szocialista közlekedés egységének maradéktalan megteremtését és a tudományos alapokon nyugvó közlekedéspolitika feladatainak pontos kijelölését.

A közlekedési ágazatok szakosított üléseinek keretében Németh József miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója „A vasút fejlesztési feladatai” címmel tartott előadást. Németh elvtárs a következő kérdésekről beszélt: A vasúti közlekedés jelene és jövője Magyarországon; a vasúti közlekedés távlati fejlesztésének közlekedéspolitikai irányelvei; a vasúti közlekedés műszaki fejlesztésének távlati célkitűzései; a vasúti közlekedés üzemvitelének távlati fejlesztése; a vasúti dolgozókkal szemben fellépő követelmények, a szociális, kulturális igények, s ezek távlati kielégítése és végül a fejlesztési feladatok végrehajtásának feltételei.

Hozzászólóként Bognár Imre, az I. szakosztály vezetője; a vasúti távlati tervezés kérdéseiről. Szentgyörgyi Károly a VTKI igazgatója; a tudományos kutatásról, Biacs Nándor, tanszékvezető egyetemi docens, a villamosításról és dieselesítésről. Ertl Róbert, a Vasúttervező főmérnöke; Budapest és környékének közlekedéséről. dr. Fehérvári László, a VTKI tudományos kutatója a kisforgalmú vasúti mellékvonalak vizsgálatáról beszélt.

Az előadások iránt élénk érdeklődés nyilvánult meg.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

39. sz. 122 775/1959. I/1. B. rendelet az őszi forgalom sikeres lebonyolítására.

40. számból: 120 289/1959. I. Fkv. C. A műszaki fejlesztési alap képzéséről és felhasználásáról.

119 962/1959. I/5. Rakodással képzett irányvonatok jutalmazásának bevezetése és szabályozása.

41. számból: 124 068/1959. I. Fkv. C. Társadalombiztosítási készpénzszolgáltatások és járulék levonások egységes szabályozása.

124 126/1959. I/5. B. Vasutas alkalmazottak díjtalan szállítási utalványa érvényességének korlátozása.

42. számból: 124 560/1959. I/3. A. Egyes gyengeforgalmú vasúti vonalak forgalmának közútra való átterelése.

124 032/1959. I/5. B. A Vasutasszakszervezet sportosztálya alá tartozó sportkörök természetjáró szakosztályainak utazási kedvezménye tárgyában kiadott rendelet módosítása.

123 174/1959. I/3. B. A Tatabányai MÁV SC felvétele a menetkedvezményre jogosult vasutas sportegyesületek közé.

A szerkesztőség üzeni

B. J., Pécs. Kérésével kapcsolatban tudomására hozzuk, hogy annak elintézése az igazgatóság jogkörébe tartozik. A Vasúti Főosztály a jelenlegi helyzetet nem tartja sérelmesnek.

Cserháti József, Szeged. A kisvendéglők az eddig megállapított osztálybesorolásnál egy osztállyal olcsóbban üzemelnek, mennyiségben és minőségben jobbat nyújtanak. Az olcsóbb fogyasztói árakkal a kedvezmény megtérül.

Szobonya László, Vác. Mint értesültünk, a váci laktanyában 2 szobát az elvtárs részére kiutaltak. Reméljük, hogy ezzel problémája ideiglenesen megoldódott.

Tótka Károly, Szeged. Unokája betegségével kapcsolatos panaszát kivizsgáltattuk. A részletes választ Kulcsár István címére juttatták el.

Halász Béla, Miskolc. A szendrői pályamesteri szakasz munkájáról írt levelét megkaptuk. Kérjük, írjon a jövőben valamivel részletesebben és többet a számszerű eredményekről.

Dr. Horváth Károly, Budapest. Cikkét helyhiány miatt közölni nem tudtuk.

Aranyos István, Sülysáp. Levelét illetékes helyre továbbítottuk.

Németh Pál, Szerencs. Cseh Zoltán, Szolnok, Sziládi Sándor, Szeged, Tótka Károly, Szeged. Danes József, Tapolca, Leiti Ferenc, Pécs, Behán Rózsa, Kazincbarcika, Nagy László, Rákosrendező, Várnai László, Pécs, Bánsági József, Budapest. Leveleiket és tudósításaikat lapunk szerkesztésénél felhasználtuk.

Új könyvek

Kassai Géza: *Magyar történelmi sorsfordulók és a nemzetiségi kérdés* (Kossuth) — Todor Pavlov: *A dialektikus materialista filozófia és a szaktudományok* (Gondolat) —

Elhunyt Lukács Gyula elvtárs

Szeptember 17-én hosszas betegség után, 79 éves korában elhunyt Lukács Gyula elvtárs, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének tagja, a munkásmozgalom régi harcosa. Lukács elvtársat a szakszervezet saját halottjának tekintette, s temetésén — szeptember 21-én 15 órakor a rákoskeresztúri köztemetőben volt —. Soproni József a szakszervezet titkára mondott búcsú beszédet.

Ki volt Lukács Gyula? Ha a kérdésre röviden akarnánk válaszolni így foglalhatnánk össze, több mint háromnegyed évszázados életútját: izig-vérig becsületes munkásember, aki már a századforduló utáni években tevékenyen bekapcsolódott a munkásmozgalomba. Lukács elvtárs életútjáról, azonban bővebben kell írni. Bővebben, mert az az út, amelyen ő járt négy évtizeden keresztül, egészen a felszabadulásig rögös, s buktatókkal tarkított út volt.

Lukács Gyula az első világháború alatt 1915-ben és 1917-ben a sztrájkok szervezéséért nem egyszer nézett farkasszemet a rendőrséggel. 1915-ben a háromnapos sztrájk idején nagy része volt abban, hogy az Északi Főműhelyben mintegy 3000 munkás csatlakozott a sztrájkolókhoz.

Lukács Gyula az Északi Főműhely fiatal asztalosa, a munkások bizalmija ki tudja hányszor állt a főműhely munkásainak mozgalmai élére, amikor a háborús nélkülözések, a 14—16 órás munkaidő, az alacsony bérek és a béke óhaja tüntetésekre, sztrájkra szólította a vasutas dolgozókat. Később ott volt, amikor a forradalom 1918-ban először juttatta a szervezkedés jogához a vasutas dolgozókat.

A vasutasok első szakszervezeti megmozdulása a proletárdiktatúra idején bekövetkezett rövid virágzás után még kegyetlenebb terrornak esett áldozatul. Amikor a proletárdiktatúra bukása után kiszabadult a börtönből, s vissza akart térni a főműhelybe, zárt kapukra talált. Hosszas kilincselés után a BESZKÁRT-nál sikerült elhelyezkednie. 1920-tól a felszabadulásig, mint kívülálló is sokat harcolt a vasutasok jogaiért. A felszabadulás után 1948-ig a vasutas szakszervezet alelnöke volt, majd mint a központi vezetőség tagja dolgozott mindaddig míg a betegség ágyba nem döntötte.

Mint e néhány példa is bizonyítja, Lukács Gyula elvtárs élete a felszabadulás előtt a vasutasok, a munkások jogaiért vívott harcban telt el. A felszabadulás után pedig védte és gazdagította vívmányainkat.

Emlékét megőrizzük.

HÍREK

— 100 fő részvételével megnyílt az üzemi általános iskola Szegeden, szeptember 16-án. A megnyitót Barta elvtárs, a Földműves utcai általános iskola igazgatóhelyettese tartotta.

— A mozdonyvezetők 24 órás általános sztrájkja következtében megbénult Argentínában a vasúti forgalom. A sztrájkolók a nyugdíjak emelését követelik.

— Hat faipari megmunkáló gépet kapott a Székesfehérvári Járműjavító. A gépeket a kocsiosztály famegmunkáló műhelyében helyezték el. Üzembehelyeztek ezenkívül 4 db esztergagépet, egy vésőgépet és 3 kisebb teljesítményű csúcs-esztergagépet.

— Somoskőújfalu és Hatvan között szalagszerű pályafenntartási munkát indítottak be. A felújítási munkálatokat még a tél beállta előtt befejezik.

— A kongresszusi munkaversenyben öt KISZ-brigád alakult a szombathelyi fűtőházban. A Szakma ifjú mestere címért egyre élénkebb lesz a fűtőházi fiatalok közötti versengés.

— 400 diáklányt szállító vonat ütközött össze egy teherszerelvénnyel Észak-Kolumbiában. Két tanár és hat diáklány szörnyethalt, 15 súlyosan megsebesült.

— A Keleti pályaudvar homlokzati részének tatarozását november 7-re fejezik be.

— Elállították az új 40 tonnás cementszállító vagont a Győri Wilheim Pieck Vagon- és Gépgyárban.

— Táviratban köszöntötték a szegedi igazgatóság dolgozói a Szovjetunió tudósait a holdrakéta sikeres felbocsátása alkalmából. Jóklvánságaikat a szovjet nagykövetség útján tolmácsolták.

— 1960/61-ben harminc 1800—2000 lóerős dieselmozdonyt állítanak forgalomba a MÁV vonalain. A fővonalakról 1965-ben kivonják a gőzmozdonyokat.

Köszönetnyilvánítás. Mindazoknak, akik szeretett édesapánkat utolsó útjára elkísérték, együttérzésükkel, részvétükkel nagy fájdalmunkat enyhíteni igyekeztek, ezúton is köszönetet mondunk. Lukács család.

Sport

50 éves a Testvériség

A Testvériség fennállásának 50. évfordulóját ünnepelték szeptember 19-én az egyesület — egykori és jelenlegi — sportolói, vezetői és alapító tagjai. A bensőséges ünnepség már délután megkezdődött az egyesület sportpályáján.

Dobos Ferenc, a Landler Jenő Járműjavító SZB-titkára nyitotta meg a jubileumi ünnepséget, majd a sportolók léptek színre. A női kézilabdázók, akik egy váci csapattal mérték össze tudásukat, 5:5 arányú döntetlent értek el. Ezután kettős labdarúgó-mérkőzésre került sor a Testvériség és a Törekvés öregfiúk csapatai között. A találkozó a vendégek 2:0 arányú győzelmével végződött. A következő mérkőzés már a jubiláló Tesi labdarúgók sikerét hozta. Az NB III-as csapat jó játékkal 4:0 arányban legyőzte a Pilisi Kinizsi együttesét.

Az ünnepség este a Járműjavító kultúrotthonában díszközgyűléssel folytatódott. Az egybegyűltek előtt **Soproni József**, a szakszervezet titkára ismertette a Testvériség félévszázados múltját. Beszélt arról a változásról amely a felszabadulás óta végbement a vasutas és az egyetemes sportéletben, majd további sportsikereket kívánt a Testvériség vezetőinek, sportolóinak.

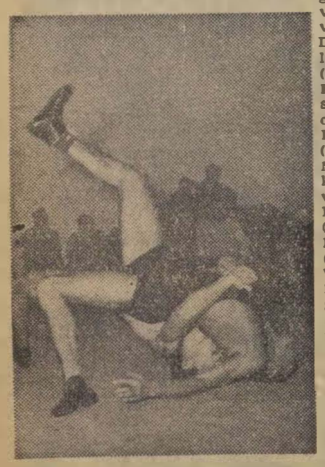
Az ünnepi beszédre sportolók válaszoltak. **Fazekas János** súlyemelő, többszörös ifjúsági magyar bajnok és csúcstartó, **Székely György**, a labdarúgó-csapat tagja és **Huber Éva**, a női tornász csapat tagja maguk és társaik nevében fogadták, hogy minden erejükkel azon lesznek, hogy újabb sikerekkel gazdagítsák a nagymúltú egyesület hírnevét.

Az ünnepség hivatalos része a kitüntetések, az emléktárgyak, a jubileumi plakettek és jelvények átadásával ért véget. **Seben Lipótnak**, a Testvériség elnökének és **Vágási Imre** alapító tagnak ezúttal adták át az MTST kitüntetését, a Sport Kiváló Dolgozója jelvény aranyfokozatát. **Zoller Mária**, a magyar női tornászválogatott keret tagja, **Zsolnai Károly** egykori birkózó. **Vágási Imre** és még sokan mások — összesen mintegy 160-an — értékes emléktárgyat kaptak. A meghívott vendégeknek jubileumi jelvénnyel kedveskedtek az egyesület vezetői.

Az ünnepség hivatalos részét reggelig tartó táncmulatság követte.

Színvonalas küzdelmek — meglepetésekkel

Szeptember 27-én, a BVSC Szőnyi úti birkózótermében került lebonyolításra az 1959. évi országos vasutas ifjúsági kötöttfogású birkózóbajnokság. Ez a bajnokság is megmutatta, hogy a vasutas sportegyesületeknél jó úton halad a birkózó utánpótlás nevelése. Különösen a BVSC, a Szolnoki MÁV és a Szegedi VSE vonultatott fel sok tehetséges versenyzőt. A nagy tradíciókkal rendelkező Debreceni VSC-t viszont érthetetlen módon mindössze csak egy versenyző képviselte.



Ez a felvétel is arról tanuskodik, hogy a fiatalok harcos küzdőszellemben, változatosan birkóztak (Hemző Károly felv.)

Eredmények: Lepkesúly: 1. Balogh (Szolnoki MÁV), 2. Tóth (Szegedi VSE), 3. Petneházi (Törekvés). Légsúly: 1. Kovács (Dombóvári VSE), 2. Gémes (SZVSE), 3. Deák (SZVSE). Pehelysúly: 1. Pélyi (Szolnoki MÁV), 2. Dekleva (BVSC), 3. Hamenda (Törekvés). Könnyűsúly: 1. Gornyák (Dunakeszi), 2. Márkus (BVSC), 3. Paróczai (Törekvés). Kiseváltósúly: 1. Bognár (Pécsi VSK), 2. Kátai (BVSC), 3. Czibere (Testvériség). Nagyváltósúly: 1. Farkas (Dunakeszi), 2. Kosztor (SZVSE), 3. Horváth (Törekvés). Kisközépsúly: 1. László (Szolnoki MÁV), 2. Csábi (Ceglédi VSE), 3. Herczeg (SZVSE). Nagyközépsúly: 1. Kovács (SZVSE), 2. Kögli (Dombóvári VSE), 3. Furcsa (Szolnoki MÁV). Félnehézsúly: 1. Pintér (BVSC), 2. Schmidt (Debreceni VSC), 3. Odor (Pécsi VSK). Nehézsúly: 1. Kacsarovszki (BVSC), 2. Székely (Szolnoki MÁV), 3. Gerencsér (Pécsi VSK).

Pontversenyben: 1. Szolnoki MÁV 19, 2. BVSC 19, 3. Szegedi VSE 16 ponttal. A pontversenyben az döntötte el az első hely sorsát, hogy a szolnokiak három, a BVSC pedig csak két első helyet szerzett.

Vasutas sportolók külföldön

Augusztusban és szeptemberben három USIC-bajnokságon vettek részt vasutas-versenyzők.

A férfi röplabda-válogatott Harkovban a hetedik, a férfi kosárlabda-válogatott Varsóban az ötödik helyen végzett. Női úszóink viszont kitettek magukért. Az angliai Cardiffban rendezett kétnapos úszó- és műugró-bajnokságon a nemzetek közötti versenyben 76 ponttal az első helyen végeztek.

Válogatottunk tagjai közül Takács Kató két számban — a 110 yardos hát- és gyorsúszásban —, Bodoki Réka a 220 yardos gyorsúszásban, Zsigot Irén pedig a toronyugrásban nyert bajnokságot.

Női úszóink sikeres szereplése után reményünk van arra, hogy az idén visszaszerezzük az UIC-kupát, amely azt az országot illeti meg, amely a bajnokságokon a legtöbb pontot szerzi.

Az üzemek között is megrendezik a furfangosok bajnokságát

Az országos és balatoni bajnokság után az Országos Rendező Iroda üzemek és üzemrészek között is megrendezi a furfangosok bajnokságát. A bajnokságban egy-egy üzem, vagy üzemrész négy fős csapatot indíthat.

A televízióból jól ismert játékvezető, Pálos Miklós elmondotta, hogy a bajnokság legfőbb célja: szórakozva tanítani az üzemek, vasúti szolgálati helyek dolgozóit. A bajnokságot az üzemek kultúrotthonaiban rendezik meg színvonalas műsor kíséretében. A műsorban ismert művészek lépnek fel.

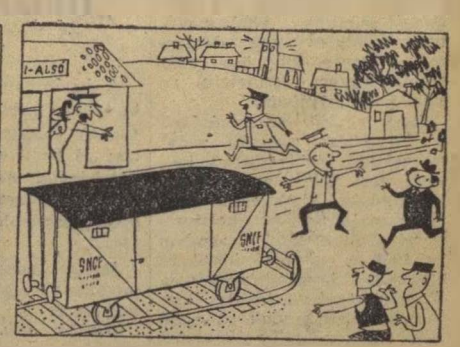
Milyen kérdésekre kell megfelelniök a csapatok tagjainak? A kérdések három témakört ölelnek fel. Először űrhajóutasokat keres a játékvezető, utána szellemi kérdések következnek a technikáról, a tudományról, a művészetről és a sportról, majd végül tréfás ügyességi kérdésekre kell válaszolni.

A bajnokság első fordulójára írásban, vagy telefonon október közepéig lehet jelentkezni az Országos Rendező Iroda igazgatóságán Budapest, V., Semmelweis u. 1. Telefon: 187—990. Az első forduló döntőjét november 29-én tartják az Erkel Színházban.

A GYÁRKAPUBAN

— Igazán elvihetik a takarítónőnket Pestre, hiszen folyton arra kérik a gyárunkat, hogy jól használjuk ki a kocsikat.

Nem szószerint értendő



— Miért verték félre a harangokat?
— Veszélyben az őszi forgalmi jutalékunk. Egy külföldi kocsit kell sürgősen kiraknl.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadói Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI., Bencúr u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. OKTÓBER 16.

A pártkongresszus tiszteletére

A hatvaniak helytállnak

— A 323-as bejár a harmadikra... A nyolcadik vágány hogy áll? ... Kihúzott a rendezőbe? Akkor helyébe bejárhat a szolnoki répás vonat... — hangzik a szolgálattevő határozott hangja.

Percnyi megállás sincs. Vonatok mennek, vonatok jönnek. Hiába, nem gyerekjáték az őszi forgalom. Különösen olyan csomóponton nem, mint *Hatvan*, ahol szeptemoer eleje óta, naponta mintegy 50 tehervonattal kell többet fogadni, mint az előző hónapokban. Nem ritkák az olyan éjszakák, amikor 8—9 gyorstehervonatot kell rendezni.

Naponta 3600 kocsi

Egyszóval, az idén jóval nagyobb feladatokat kell megoldaniuk, mint 1958 őszén. Míg a múlt év hasonló időszakában 24 óra alatt 2800, esetleg 3000 kocsi forgalmuk volt, most ez a szám gyakran eléri a 3600-at. Ebből a rendezőnek naponta 2000—2200 kocsit kell gurítani. Szép teljesítmény. Főleg olyan gurítón, amelynek 1600 kocsi a napi kapacitása.

— Nem panaszkodhatunk, mondotta Molnár István állomásfőnök. *— Annyi vonatunk van, hogy nemegyszer a húsz fogadóvágány is kevésnek bizonyul. Ilyenkor igénybe vesszük a cukorgyári vágányokat és a gépáthaladások céljára fenntartott vágányt is. A kocsijavítóműhelyt is kétszer szolgáljuk ki naponta, mert ezzel is nyerünk egy vágányt.*

— Győzik a munkát?

— Még nem fordult elő hiba. Az emberek kedvvel, lelkiismeretesen dolgoznak. Eddig az sem okozott fennakadást, hogy a cukorrépakampány idejére közel 60 dolgozót adtunk át a hatvani és a selypi cukorgyár kiszolgálásához. Még öt távol lesznek, tervszerűbb vezényléssel próbáljuk áthidalni a nehézségeket. Mert nehézség, az akad, több, mint kellene.

Mostanában a pályaépítők is elég sok „borsot törnek" a hatvaniak orra alá. Természetesen ez a munkájuk velejárója. Arról van szó ugyanis, hogy a *Ludas* térségében folyó hosszúsínesítés miatt nagyon gyakori a vágányzár a miskolci vonalon. Emiatt olyan intézkedés született, hogy a Miskolc felől érkező szerelvények Ludas előtt látótávolságra megközelíthetik egymást. Nemegyszer 5—6 szerelvény várakozik a vonalon. S ha a vágányzárt feloldják, előbb a személy- és gyorsvonatok haladnak át, s csak ezután jöhetnek a tehervonatok. Ilyen esetben az 5—6 szerelvény, hogy valamit csökkentsen a késésből, egymás után blokkon lép be Hatvanba.

Segít a kongresszusi verseny lendülete

Hatvan állomás dolgozói ilyen körülmények között is eredményesen dolgoznak. A harmadik negyedévben a vonatok átlagos terhelésében 104, a fajlagos kocsimozgatásban 104,2, a kocsikihasználásban 109,3, a kocsitartózkodásban 101,3, a személyvonatok menetrendszerű közlekedtetésében 95,4, a tehervonatoknál pedig 71,1 százalékos eredményt értek el. A múlt év hasonló időszakához viszonyítva 1180 tonnáról 1318 tonnára növelték az egy vonatra eső terhelés átlagát. Említést érdemel az is, hogy a hasonló kategóriájú állomások versenyében nyolc hónap alatt négyszer végeztek az első helyen.

Minek tulajdoníthatók az eredmények?

Az állomás vezetői és a dolgozók is azt vallják, hogy a kongresszusi versenynek. Ez a verseny mindenkit megmozgatott. S hogy ez így van, abban tekintélyes része van a mozgalmi szerveknek, akik az aktivákon, a bizalmiakon keresztül állandóan mozgósítják az egymással versenyben álló brigádokat a feladatok maradéktalan végrehajtására.

A brigádok versenyében a múlt hónapban kis különbséggel a *Kossuth-brigád* végzett az első helyen, a *Petőfi-* és a *Hunyadi-brigád* előtt. A három brigád ma is fej-fej mellett halad. Hogy októberben ki lesz a győztes, azt még nem lehet megjósolni. Annyi azonban bizonyos, hogy az egészséges versengésnek maguk a dolgozók, a vasút és ezen keresztül a népgazdaság is hasznát látja.

A szocialista brigád címért

Budapest-Déli pályaudvar forgalmi és kereskedelmi dolgozói elhatározták, hogy brigádokat alakítanak a szocialista brigád cím elnyeréséért. Az első értékelésre 1960 elején kerül sor. A helyezetteket pénzjutalomban részesítik.

Sok sikert kívánunk a nemes versengéshez. Bizunk benne, hogy a brigádok becsülettel teljesítik a feltételeket és ezzel is tovább öregbítik a pályaudvar hírnevét. (A szerk.)

Gépkocsival helyettesítik több vonalon a vasúti forgalmat

— Kivonják a forgalomból a személyszállító tehervagonokat —

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felkérésére az elmúlt hónapokban 15 olyan vasútvonalon végzett vizsgálatokat, amelyeknek az állomásai távol esnek a falvaktól, vagy gyér a forgalmuk.

A vizsgálat megállapította, hogy ezeken a vonalakon több millió forintos ráfizetéssel dolgozik a vasút és mégsem tudja kielégíteni a közönség utazási igényeit. A közlekedés- és postaügyi miniszter rendelete értelmében október 1-től a *szőreg—redreházai*, s a *körmend—pinkamindszenti* vonalakon beszüntetik a forgalmat.

Harkányfürdő—Drávaszabolcs között a jövőben csak tehervonatok közlekednek. A rendelet ugyanakkor kimondja, hogy az említett vonalakon autóbuszokkal és teherautókkal kell a személy-, illetve teherforgalmat lebonyolítani.

A jövőben sor kerül az utazás kényelmének és kulturáltságának növelésére is. Kivonják a fővonalakról az E-kocsikat és a közeli években a forgalom jelentős részét dieselesíteni fogják.

A vasút 1960-ig további 140 diesel mozdonyt kap. Sor kerül 1800—2000 lóerős nagyteljesítményű dieselmozdonyok vásárlására is.

A miskolci igazgatóság vontatási szolgálatának eredményei

A miskolci igazgatóság vontatási szolgálatának dolgozói jó eredményeket érnek el a kongresszusi verseny során: maradéktalanul teljesítik célkitűzésüket.

A feladatuk pedig nem kicsi. 910 000 százelegytonnakilométerrel több árut kell elszállítaniuk mint az elmúlt év hasonló időszakában. Eddig 3 142 000 tonnát továbbítottak rendeltetési helyére.

Minden reményünk megvan arra, hogy az őszi forgalom időszakában tovább növekednek az eredmények, amit a mozdonyok átlagos terhelésének növelésével kívánunk elérni.

Másik célkitűzésünk 14 400 tonna szén megtakarítása volt. Ma már 24 000 tonna felett tartunk.

A legjobb eredményt a *miskolci-*, a *szerencsi-* és a *kisterenyei* fűtőházak érték el. Különösen dicséretes munkát végeztek a kisterenyei fűtőház dolgozói. Nagyszerűen ellátták a mozdonyok karbantartását. Az évi fajlagos szénfogyasztást 4 kg-mal csökkentették, aminek eredményeként 3897 tonnával kevesebb szenet használtak.

Fekete László
Miskolci Igazgatóság

Nagy László Rákosrendező pályaudvar gurításvezetőjének nagy része van abban, hogy a rendezőiek példásan teljesítik a kongresszusra tett vállalásaikat

(Kovács Géza felv.)

|| Az élüzem címért ||

Tervünket az első félévben túlteljesítettük. Elhatároztuk, hogy tovább tartjuk az élüzem szintet és megszerezzük a büszke címet. A fajlagos kocsimozgatásban 106,5, a kocsitartózkodásban 105, a kocsikihasználásban 104,4%-ot értünk el.

Az elmúlt hónapban is hasonló jó eredményeink voltak. A fajlagos kocsimozgatást 110,3%-ra teljesítettük.

Bízunk benne, hogy a kongresszusi verseny lendületével még jobb eredményeket érünk el.

Behán Rózsa
Kazincbarcika

Dolgozóink az MSZMP Központi Bizottságának irányelveiről

A Magyar Szocialista Munkáspárt VII. kongresszusára készül az ország. Párttagok és pártonkívüliek vállvetve küzdenek az élet minden területén, hogy győzelemre vigyék a párt politikáját és meggyorsítsák hazánkban a szocializmus építését.

Korunk embere eseménydús életet él. A hozzánk érkezett levelekből mégis örömmel vettük tudomásul, hogy a vasutas dolgozók sokat foglalkoznak a pártkongresszus irányelveivel. Beszélgetnek, vitatkoznak, politizálnak.

Bognár Károly tapolcai levelezőnk így ír: *„Minden pártkongresszus egy-egy fontos mérföldkő az emberek életében... Örömmel üdvözlöm a vasút nagyszerű dieselesítési programját és remélem, hogy fokozatosan sor kerül az elavult vasúti pályák korszerűsítésére is... Sokat várok a kongresszustól."*

Szeged állomás dolgozói különösen a párt történelmi útjáról és a történelmi tapasztalatokról írott fejezeteket fogadták örömmel, nyílt, őszinte és határozott hangja miatt. *„Ez biztonságot erőt és nyugodtságot jelent"* — írja Tótka Károly levelezőnk.

„Lelkesedéssel olvastuk a párt gazdasági kérdésekkel foglalkozó téziseit — olvassuk lejjebb. — *Örülünk, hogy országunk nagy léptekkel halad előre mind a mezőgazdasági, mind az ipari termelés növekedésének tekintetében. Mégis egyikünkben, másikunkban az a kétely merül fel, hogy nem lesz-e túlzott követelmény az ipari termelés színvonalának 65—70 százalékos növekedése. De bizonyára a kongresszus ezzel kapcsolatban is eloszlat minden kétséget, hiszen a dolgozók legjobbjainak küldöttei minden részletében megvizsgálják a lehetőségeket.*

A MÁV Felépítményi Vasanyagjavító szegedi műhelyéből Szendrei József arról tájékoztat bennünket, hogy a pártonkívüli dolgozók is egyetértenek a párt irányelveivel és a szocializmus felépítésének naygszerű programját látják benne. *„Külön öröm számunkra, hogy az irányelvekben nagy gondossággal húzták alá a pártonkívüli dolgozók szerepét a szocializmus építésében. Az a véleményünk, hogy a pártonkívüliek rá is szolgáltak az előlegezett bizalomra. Már eddig is bebizonyították, hogy az ország építésében számítani lehet rájuk"* — mondották.

Bizonyításként a kongresszusi versenyre hivatkoztak és arról tettek hitet, hogy továbbra is lelkesedéssel támogatják a munkaverseny-mozgalmat, mert ez az ország gazdasági életének fellendítését, a dolgozó nép jólétének növekedését szolgálja.

Verok Vilmosné Szeged személypályaudvar távírásza, lapunk levelezője minden igyekezetével azon van, hogy segítse az állomás kollektívája kongresszusi vállalásának teljesítését

Selypen megváltozott a helyzet

Selyp állomáson az elmúlt években ismeretlen volt a munkaverseny. Annál ismertebbek voltak a visszaélések, a fegyelemsértések, apróbb balesetek. Ma mindez már a múlté.

Első ízben az élüzem szint felett

1959 január végén a budapesti igazgatóság a régi állomásfőnököt leváltotta és *Filetóth Mihály* intézi személyében új főnök vette át az állomás vezetését. Az új vezető azt a feladatot kapta, hogy teremtsen rendet az állomáson.

Nyolc és fél hónap nem nagy idő. Selypen mégis sok minden megváltozott ez alatt. Megszilárdult a munkafegyelem. A nyár elejére új külsőt öltött a felvételi épület környéke. A színpompás virágok szinte egyik napról a másikra varázsolták kellemessé az 58 dolgozó második otthonát.

Ezeknél is nagyobb fegyvertény volt azonban hogy az állomás az első félévben — a felszabadulás óta első ízben — teljesítette az élüzem szintet, amiért a IX. vasutasnapon vezérigazgatói elismerésben részesültek. A főnök, valamint *Juhász Lajos* és *Kovács Károly* ipartelepi raktárnok *Kiváló dolgozó* jelvényt, *Bozsár István* szolgálattevő pedig *Kiváló dolgozó* oklevelet kapott.

— Hogyan sikerült megváltoztatni az állomás életét? — kérdeztük a főnöktől.

— Megmondom őszintén nem nagy reményekkel jöttem Selypre — mondotta. *De hamarosan meggyőződhettem róla, hogy nincs ok az aggodalomra. Ezekkel az emberekkel lehet dolgozni. Csak emberségesen kell bánni velük és bízni kell bennük. Előbb ott követte el a hibát, hogy — néhány embert kivéve — nem bízott beosztottjaiban, a pártszervezetben és a szakszervezeti bizottságban. Sőt, ahol tehette, gátolta munkájukat. A dolgozókba valósággal belefojtotta a kezdeményezőkészséget, alázatosságra, szolgalelkűségre nevelte őket.*

Amikor idekerültem, a párt- és a szakszervezettel való kapcsolat kiépítését tartottam egyik fontos feladatnak. Velük karöltve már februárban munkaversenyt indítottunk. A verseny a párt március 6-i határozata után valamennyi dolgozóra kiterjedt. Termelési tanácskozásunkon egyöntetűen vállaltuk, hogy az első félévben elérjük az élüzem szintet és társadalmi munkában rendbehozzuk, parkosítjuk a felvételi épület környékét.

A jövő is biztató

Amit a pártkongresszus tiszteletére vállaltak, azt már az első félévben maradéktalanul teljesítették. Pedig mind az élüzemszint túlteljesítése, mind a parkosítás nehéz feladat volt. A parkosítás például 2000 társadalmi munkaórát vett igénybe. A 3000 szegfű és egyéb virágpalánták vásárlásához is a dolgozók adtak pénzt. *Kecskés Andor* kocsirendező, a szakszervezeti bizottság tagja, társaival olyan virágoskertet varázsolt a felvételi épület mellé, hogy számos bámulója akad.

A selypi vasutasok az őszi forgalomban is állják a sarat. Pedig a cukorrépa kampány megindulása óta naponta 130 vagonnal több a leadásuk, mint az előző hónapokban volt. Ennek ellenére a III. negyedévben tovább növelték eredményeiket. Kocsitartózkodásban 114, a fajlagos kocsimozgatásban 113, a kocsikihasználásban pedig 112 százalékot értek el.

Mit bizonyítanak ezek a számok? Azt, hogy ahol a szolgálati főnök bátran támaszkodik a mozgalmi szervekre, bízik a dolgozókban, ott sohasem marad el az eredmény.

A Szocialista Munkáért Érdeméremmel kitüntetett Sánta Barna tűzikovács, a Miskolci Járműjavító dolgozója a vasutasnap és az üzem 100 éves jubileuma tiszteletére tett felajánlások teljesítése után a kongresszusi versenyben is példát mutat

Ahol havonta öt hetet dolgoznak a munkások

— Miért sok a túlóra a Landler Járműjavítóban? —

Tavaly nagy feladatot teljesített a Landler Járműjavító. Létszámhiány miatt 125 900 túlóra felhasználása is szükséges volt a terv végrehajtásához. 1959-re tovább növekedtek a feladatok, a munkaerőhiányt viszont nem sikerült megszüntetni. Ezért még az év elején — beterveztek — 151 000 túlórát a vezérigazgatóság rendelkezése alapján.

Már az első hónapokban kiderült, hogy a tervezett létszámot sem tudják tartani, ezért 2200-zal kellett növelni a tervezett túlórák számát. Tetézte ezt, hogy a vállalat tervét többször emelték s így kénytelenek voltak újabb túlórakeretet is adni. A mozdonyjavító műhely például októberre 20 000 túlóra felhasználására kapott soronkívül engedélyt.

Amit mindenki megért ...

Nyilvánvaló, hogy csak rendkívüli esetben folyamodhatunk túlóráztatáshoz. Ez a járműjavítókra is vonatkozik. Viszont járműparkunk állapota és a nagy szállítási feladatok gyors javítást igényelnek. Megértették ezt a követelményt a Landler Járműjavító dolgozói is és mindent megtettek és ezután is megtesznek a gyorsabb javításért.

Az üzem eredményei bizonyítják, hogy nincs baj a dolgozók igyekezetével, munkalendületével. A kocsiosztály dolgozói például nemcsak a kiszabott 100 darab Su kocsit készítették el, hanem 42 kocsival többet is gyártottak. Ezzel nagy segítséget adtak a vasút teherkocsi parkjának felfrissítéséhez. Rendre teljesítik a pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat. mind jobb munkára serkenti őket az élüzem kitüntetés is.

A dolgozók elmondták, hogy szívesen vállalják a havi 40—50 túlórát, mert látják, hogy erre szükség van. Örülnek a túlórák révén növekedett keresetnek is. Hogy most kevesebb a pihenés? Hát majd többet pihennek, ha nem lesz annyi munka ...

...s amit már nehezebb megérteni

A múlt év folyamán — említettük már —, 125 900 túlórát használtak fel a Landlerban. Idén kilenc hónap alatt már 159 000 túlóra kellett a tervteljesítéshez. Talán nem is lenne sok, ha egyenletesen oszlana meg a műhelyek között.

A helyzet azonban az, hogy míg a mozdony- és kocsiosztályok adott időben 30 000 túlórát használtak fel, addig a többiek csak 2000-et. Szeptemberben a kocsiosztály G. II. muhelyének 35 alvázlakatosa 1350 túlórát teljesített. Volt közöttük, aki egyáltalán nem túlórázott, mások pedig, mint a *Domján* és a *Harsányi* brigád tagjai, 47—50 órát töltöttek túlórázással.

Sok szempontból egészségtelen és káros az ilyen arányú túlórázás. Miért kellett hát éppen ezt a megoldást választani? Ezt már nehezebb megérteni és elfogadni!

A nagyobb feladatok nem érték váratlanul a vasutat. Ismert a járműpark állapota is. A tavalyi tapasztalatok alapján el lehetett volna kerülni az ilyen arányú túlóráztatást.

A Landler létszámhiányát elsősorban az a bérfeszültség okozta, amely más üzemek és a járműjavító között — az utóbbi rovására fennáll. A bérek megfelelő emelésével meg lehetett volna előzni a munkaerővándorlást. Annál is inkább, mert tudott dolog, hogy a túlóráztatás minden béremelésnél költségesebb. Pótlékkal kell kifizetni, bár a munkások teljesítőképessége 8 óra után már lecsökken. A túlórázó dolgozó másnap fáradtabban kezdi a munkát.

Persze, a munkások emiatt aligha panaszkodnak, hiszen akkor elvesztenék a 2000—2500 forintra növekedett havi kereset további lehetőségét. Káros tünetek azonban máris mutatkoznak. *Tóth András* lakatos, aki szeptemberben 62 túlórát teljesített, 11,5 kg-ot fogyott és most az Éjjeli Szanatóriumban piheni ki a múlthavi „hajrá" fáradalmait. Az ilyesmi nem járható útja a termelés fokozásának.

A szakszervezet felelős az emberekért

A Landler Járműjavító szakszervezeti bizottságára naponta küldik a túlóraigénylő lapokat. — S a szakszervezeti bizottság aláírja azokat. *„Elismerjük, hogy szükség van a túlórákra, ezért engedélyezzük* — mondják a bizottságnál, de nyomban hozzáteszik: — *Látjuk, hogy ez nem egészséges állapot. Kényszerhelyzetben vagyunk!"*

Elmondják azt is, mennyire káros a túlóra a dolgozók egészségére és hogyan gátolja az üzem politikai és kulturális életét. A túlórázók elmaradnak a szakmai továbbképzésről, veszélybe kerül emiatt az üzemi általános iskola is.

Rövid időn belül aligha lehetne változtatni a helyzeten. Arra viszont nagy szükség van, hogy a vezérigazgatóság és a szakszervezet mielőbb megoldást találjon. A túlóráztatás helyett jobb munkaszervezéssel, kedvezőbb munkafeltételekkel kell és lehet megoldani a járműjavítás problémáit.

Már készülnek a jövő évi tervek és helyes, ha azok kialakításánál nem úgy veszik majd figyelembe az idei tapasztalatokat, mint az idei terv készítésénél a tavalyiakat... A népgazdaság és a dolgozók érdeke egyaránt az, hogy megszüntessük a mértéktelen túlórázást.

Lőrincz János

ÚJ KÖNYVEK

Sztriumilin: *A kommunizmus útján* (Kossuth) — *A marxista filozófia alapjai* (Kossuth) — *Tárgymutató a tőke három kötetéhez* (Kossuth) — *A burzsoá nacionalizmusról és a szocialista hazafiságról* (Tézisek) (Kossuth) — Leopold Infeld: *Einstein műve és hatása korunkra* (Gondolat) — Szabolcsi Miklós: *Költészet és korszerűség* (Gondolat) — *Radnóti Miklós* 1909—1944 (Magyar Helikon) — Halász Előd: *Thomas Mann* (Irodalomtörténeti Kiskönyvtár) (Gondolat) — Bajomi Lázár Endre: *Rabelais* (Irodalomtörténeti Kiskönyvtár) (Gondolat) — Móricz Zsigmond: *Sárarany — Az isten háta mögött* (Móricz Zsigmond Összegyűjtött művei). (Szépirodalmi) Jean-Richard Bloch: *... és Társa* (Európa) — *A tunhuangi ezer buddha barlangtemplomok* (Magyar Helikon) — Tőkei Ferenc: *A kínai elégia születése* (Kiü Juan és kora) (Akadémia) — *Tanulmányok Budapest múltjából*, 13. kötet (Akadémiai) — Passuth Lász- (Útikalandok) (Táncsics) —

Vasutasok a mezőgazdaságért

A debreceni területen szépen fejlődik a termelőszövetkezeteket patronáló mozgalom. A területi bizottság legutóbbi ülésén elhangzott beszámoló szerint jelenleg 41 szakszervezeti bizottság tart fenn kapcsolatot a termelőszövetkezetekkel.

A kapcsolat, a segítségnyújtás formája meglehetősen sokrétű. A politikai és szakmai tanácsadáson túl kiterjed az adminisztratív segítségnyújtásra és a kulturális kapcsolatokra is. A kulturális kapcsolatok ápolásában a *Debreceni Járműjavító dalosai, a nyíregyházi, a záhonyi, és a karcagi kultúrotthonok művészeti csoportjai érdemelnek dicséretet.* A járműjavító dalosai az első félévben 38 községben adtak színvonalas műsort.

Az agitációs és propagandamunkában *az igazgatóság, a járműjavító, Püspökladány állomás és Fatelítő*, továbbá *Karcag* és *Biharkeresztes* állomás dolgozói jártak élen az elmúlt hónapokban.

A területi bizottság ülésén a vasutasok között folyó politikai munka megjavításáról is sok szó esett. Ez csak néhány szolgálati helyen folyik kielégítően. *Záhonyban, Komorón* és még néhány csomóponton az eddigieknél jóval nagyobb gondot kell fordítani az agitációs és felvilágosító tevékenységre.

Vasutasok egy tsz közgyűlésén

Korábban már hírt adtunk arról, hogy igen jó kapcsolat alakult ki a *Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV* és a *gyöngyöshalászi Petőfi Tsz* között. A kapcsolat azóta tovább erősödött. A tsz legutóbbi közgyűlésén például 40 üzemi dolgozó volt jelen, s közülük többen is elmondták véleményüket a közös gazdálkodás előnyeiről, az idős tsz-tagok munkájának elbírálásáról, valamint a vitás földkérdésről.

Falunap Pötrétén

A nagykanizsai fűtőház dolgozói a *pötrétei* dolgozó parasztokkal állnak baráti kapcsolatban. Október 4-én a fűtőház labdarúgó-, férfi és női röplabda-csapata, a színjátszók és a tánczenekar is résztvett a pötrétei falunapon. A színjátszók a *Bolondgomba* című vígjátékot mutatták be. A tánczenekar a sport- és kultúrműsor után szórakoztatta a pötréteieket.

„Nincs ott a főnök"

A napokban két csinos nő állított be a Nyugati-pályaudvari ügyeletre. Az egyik mélybarna, a másik halovány szőke. A hajukat a mai divat szerint, sok művészettel összekuszált rövid csigákból alkotta az ismeretlen Figaró.

Engedélyt kértek egy telefonhívásra. Kaptak is... S. fűtőháznál dolgoznak. — állapítottuk meg a beszélgetésből. Meg azt is, hogy gyengén állhat a fegyelem S.-ben.

Valahogy így csivitelt a barna: Központ?... Te vagy?... Kapcsold a főnököt... Hogyan? Ninics ott? Nahát! Akkor a Feri bácsit...

Feri bácsi drága, a főnök nincs ott; egy nappal meghosszabbítjuk a szabadságunkat. Ugyan tessék már megmondani neki, hogy csak holnap indulunk haza. Pá...

Feri bácsinak nem sok ideje maradt a válaszra, mert máris koppant a telefon.

Aztán megigazgatták a fejük tetején egymásra borult csigákat és mint akik jól végezték dolgukat, távoztak.

Kesernyés kölniillat maradt utánuk és bennünk egy olyan érzés, hogy talán nem is ezek a „nagylányok" hibáztathatók, hanem a főnök, meg azok, akik nem követelik meg a főnök titulus mellé járó aprócska, de megbecsülést jelentő jelzőt, s akik megtűrik, hogy két kezdő vasutas önállóan szabadságolja önmagát.

Ez a Kínában épülő vasútvonal Belső-Mongólia vas- és acélközpontját Lancsau északnyugati vasúti csomóponttal köti majd össze. Hossza 1100 km lesz.

Öröm és üröm Füzesabonyban

Füzesabonyban az idén nagyméretű korszerűsítésre került sor. A munkálatok után hozzáláttak az állomás villanyvilágításának korszerűsítéséhez. Hatvanöt világítótestet szereltek fel a vágányok között. A kandeláberek mellett két világítótorony is ontja esténként a fényt.

A világítóberendezések korszerűsítésének befejezése után nemcsak a felvételi épület előterét, hanem az egész állomás területét neonfény világítja be.

A korszerűsítésnek azonban van egy szépséghibája. A régi laktanyát átépítették, aminek elsősorban a vonatkísérők örültek. Örömük, sajnos nem sokáig tartott, mert egy szép napon — körülbelül 3 hónappal ezelőtt — a fürdő és zuhanyozók ajtaját bezárták, s azóta csupán egyetlen csapnál lehet mosakodni. (Itt is csak akkor, ha a mozdonyok nem vesznek vizet, mert különben ez a csap is elapad.)

Még egy észrevétel. Kevés a hangszóró. Ami van, az is alig hallható. Javasoljuk, hogy a világítás korszerűsítésével egyidőben ezen is változtassanak.

Új gyorsbüfét nyitott az Utasellátó

Új színfolttal gazdagodott a Keleti pályaudvar környéke. A Kerepesi úti HÉV végállomásnál új, ízlésesen berendezett alkoholmentes gyorsbüfét nyitott az Utasellátó.

A büfé minden igényt és kényelmet kielégít. Pultjai mögött az Utasellátó házi készítményei dicsérik a vendéglátókat.

Nemzetközi élet

Érdekességek a világ minden tájáról

A kasseli főpályaudvaron „hordár-önkiszolgálást" vezettek be. Az utasok a bejáratnál kézi-tolókocsit vehetnek igénybe, melyet a kijáratnál kell visszaadni.

•

Az osztrák államvasutak 77 nagyobb pályaudvarán hét végén és ünnepnapokon, teljesen beszüntették a rendező- és tolatószolgálatot. A cél: további személyzetmegtakarítás.

•

Nagy-Britannia egész közlekedésének csak 35 százaléka esik a brit vasutakra.

•

A 66 000 négyzetkilométer területű Ceylon szigetén a vasútvonalak hossza 1600 kilométer. Az évi körülbelül 20 millió utas és 2 millió tonna áru szállításával 70 000 vasutas foglalkozik. A vasúti dolgozók bére a megélhetési költségeket is szűken fedezi.

•

A nyugatnémet Bundesbahn hálózatának jelenleg 11 százaléka villamosított. A többi nyugat-európai országban ezzel szemben a következő a helyzet: Svájc 97,5 százalék; Svédország 53 százalék; Olaszország 41,4 százalék: Norvégia 31.1 százalék: Ausztria 28.8 százalék: Belgium 17 százalék; Franciaország 14.2 százalék.

•

A bolgár vasutak az év első hat hónapjában 15,8 százalékkal több árut szállítottak, mint 1958 azonos időszakában.

•

A lengyel vasutak napjainkban 4 és félszer annyi utast és háromszor annyi terhet szállítanak, mint 1938-ban.

•

Augusztus 4-ig Chinghai volt az egyedüli tartomány Kínában, ahol még nem volt vasút. A Lancsou—Csingáj közötti vasútvonal megnyitásával többé nincs ilyen tartománya Kínának.

•

Az üzbég tudományos akadémia atomfizikai intézetének fémfizikai és defektoszkóp laboratóriumában egy új készüléket kísérleteztek ki, amely a vasúti tartályok töltöttségi fokának megállapítására a visszaverődő gammasugarakat használja fel. A gammasugárzás intenzitásától függően a készülék jelzi a tartályokban levő folyékony fűtőanyag szintjét. A készülék fémalkatrészek hibáinak megállapítására is alkalmas.

•

A kínai államvasutakon 1959 második negyedében több mint 10 000 új személy- és teherkocsit, továbbá 550 új mozdonyt helyeztek üzembe.

•

A Lengyel Népköztársaságban 1945 óta mintegy 30 millió légköbméter új vasúti épületett emeltek, illetve javítottak ki.

•

A pakisztáni vasút jelenleg 800 mozdonnyal, 2700 személykocsival és 24 300 teherkocsival rendelkezik. A 7350 kilométer hosszú hálózaton 104 000 vasutast alkalmaznak.

•

A Szovjetunióban 2500 új mozdonyt állítanak át gáztüzelésre a 7 éves terv időszaka alatt. Ezzel az újítással évenként 3 millió tonna nyersolajat takarítanak meg. Felhasználható gázok: bután, propán és metán.

•

Megkezdődött az első bolgár villamosított vasútvonal építése a Szófia—Plovdiv vonalon. Ez azonban csupán a kezdetet jelenti. 1962. végéig 400, 1965-ig 750, 1970-ig pedig 1500 kilométer vonalat villamosítanak.

A lengyel vasutasnapi ünnepségen a párt és a kormány vezetői is megjelentek. Képünkön Gomulka elvtárs, a Lengyel Egyesült Munkáspárt Központi Bizottságának első titkára kitüntetett vasutasok között

A dunakeszi Magyarság Kultúrotthonban

A Dunakeszi Járműjavító kultúrotthonában tiszta, barátságos helyiségek fogadják a belépőt. A játékterem, a tágas társalgó szinte csalogat. Az asztalokon folyóiratok, újságok kínálják magukat.

Megcsodáltuk az üzem csehszlovák barátainak ajándékát, a kisképernyős televiziós rádiót. Bebarangoltuk a kultúrtermet, a színpad zegét-zugát. Van itt még orcseszter is, akárcsak egy nagy színházban.

Hogyan élnek a lehetőségekkel?

Gemser András kultúrfelelős siet a válasszal: 65 főt számlál a férfi énekkar, 28 főből áll a színjátszó csoport, 22-ből a fúvószenekar. Működik egy népi zenekar, egy tánczenekar és egy esztrádzenekar. Az üzem fiataljainak 50 fős gárdáját kiváló szaktanár tanítja a zongorázás művészetére.

Az előadásokat, hangversenyeket, kiállításokat 1959 első felében 2400-an látogatták. Táncos rendezvény öt esetben volt. A filmelőadások látogatóinak a száma: 34 480. De közkedveltek a képzőművészeti kiállítások is. A műteremben láttuk *Sánta István* Dunai tájképét. *Kucsai József* kárpitos portréját és *Csetinyi Antal* technikus figurális kompozicióját. Jól kezelik az ecsetet, a ceruzát a fiatalok közül *B. Nagy Gyula, Tóth Ágnes* és *Kapos Gizella.*

Az ismeretterjesztő előadások iránt sajnos kisebb az érdeklődés.

7000 könyv sorakozik a polcokon. Az idén 11 000 könyvet kölcsönöztek, 535 olvasónak. Bábjátszó csoport, fotókör is működik, sőt a méhészek is csoportosultak. A bélyeggyűjtők szintén csoportban áldoznak a gyűjtőszenvedélynek. A nők részére szabás-varrás tanfolyam kezdődik. A szakmai tanfolyamokon eredményesen sajátítják el a villanyhegesztést, a villamos targoncavezetést és akkumulátorkezelést. Elkezdődött egy német nyelvtafolyam és indul egy eszperantó is.

Dicséretes, hogy a patronált *váchartyáni* és *őrszentmiklósi* tsz-ben színelőadásokat tartanak. Legutóbb Váchartyánban a Szélvihart adták.

Akiket még nem vonz a kultúra

A kultúrmunkának azonban van árnyoldala is. A párt-, a szakszervezet, a gazdasági vezetés támogatásával nyerjék meg a vidéken lakók érdeklődését is (az üzem dolgozóinak 65—70 százaléka) s akkor nem hangzik el olyan vélemény, amit a II. bádogosműhelyben hallottunk: *„minket a vonat érdekel, amin hazautazunk, nem a kultúrmunka".*

Az sem jó, hogy Gemser elvtársat eléggé magára hagyja a kultúrvezetőség. *Ülésre még csak elmennek, mert az egy „állás"* — mondja szellemesen az egyik dolgozó.

Becsei István szb-titkár véleménye szerint több anyagi segítség kellene. Bővíteni kell a büfét, beázik a tető; pedig... — teszi hozzá — az üzem megreperálhatná, ha akarná.

Az az érzésünk, hogy akarja, hiszen ilyen mozgalmas kulturális életet érdemes támogatni.

— lyf —

A téli felkészülés néhány tapasztalata Nagykátán és Tápiószelén

Nagykátán és környékén szorgos munkáskezek varázsolják újjá az elavult alépítményt, fektetik a síneket. Egyegy napsütéses délutánon még apró izzadsággyöngyök is megjelennek az emberek homlokán, de a reggeli fagyok, a korai sötétedés már a tél közeledtét sejtetik.

Vegyék elő a tájékoztatót

Azzal a céllal látogattuk meg *Nagykáta állomást, a Budapesti Építési Főnökség nagykátai építésvezetőségét, az I. és a III. számú mozgó építésvezetőségeket*, hogy összegyűjtsük a téli felkészülés eddigi tapasztalatait.

A szakszervezeti központ idejekorán megkongatta a „vészharangot". Szeptember havi tájékoztatóját teljes egészében a téli felkészülésnek szentelte, körvonalazva a tennivalókat.

Nem akarunk közhelyekre hivatkozni, de ismételten elmondjuk, hogy minden utasítás annyit ér, amennyit megvalósítanak belole.

Tévedés lenne azt feltételeznünk, hogy az említett helyeken nem történt semmi, de korántsem annyi, amennyit a téli felkészülés megkövetel. Azt tapasztaltuk ugyanis, hogy a szakszervezeti bizottságok irodasztalfiókba rejtették a központ tájékoztatóját és gyakorlatilag keveset tettek.

Ahol elmaradt az üzemszemle

A nagykátai állomáson — ahol mindenekelott megelégedéssel nyugtáztuk az eddig tett intézkedéseket — azt tapasztaltuk, hogy két hónapja nem tartottak üzemszemlét. Nem kell különösebben bizonygatnunk, hogy ott, ahol fittyet hánynak a hibák feltárásának egyik legjobb módszerére, könnyen uralkodóvá lesz a nemtörődömség és a hanyagság, aminek majd az emberek látják kárát.

Súlyos és régi problémája Nagykátán az ott éjszakázó mozdonyszemélyzet pihenésének rendezetlensége. Gyakran 10—12 ember kénytelen az álló mozdonyokon tölteni az ejszakát. Ugy véljük, hogy egy tüzrevigyázó dolgozó beállításával és a meglevő helyiségek jobb kihasználásával segíteni lehetne.

A Budapesti Építési Főnökség nagykátai építésvezetőségénél gondos előkészületekkel találkoztunk. Példás a rend és a tisztaság. *Lukács István* építésvezető elégedett a munkateljesítményekkel, és mindent elkövet, hogy a munkából hazatérőket rendezett körülmények fogadják.

A mozgórészlegnél már nem ilyen a helyzet. Több gondot és figyelmet igényelne a szakszervezeti munka is. A legnagyobb baj az, hogy a téli felkészülés nélkülöz minden tervszerűséget, pedig enne tennivaló jócskán.

Az sem írható a szakszervezeti bizottság javára, hogy rövid ott tartózkodásunk alatt számos olyan észrevételt tettek a dolgozók, amit már korábban megoldhattak volna.

Nagy Lászlónétól és a konyhalányoktól megtudtuk, hogy hosszú ideje a legszükségesebb ruházati és konyhafelszerelést is nélkülözik. Amint kiderült, hanyagságból *Horváth Anna* étkezdevezető és *Kiripolszki László* leltárszámadó a jövőben lelkiismeretesebben lássák el feladatukat. Akkor majd nem éri szó a ház elejét.

Perpatvar helyett összefogni

A III-as mozgónál a szakszervezeti bizottság tagjainak egymás elleni áskálódása akadályozza a munkát. Ideje lenne végre rendezni a személyi kérdéseket és nekilátni a munkának. Ennek első feltétele, hogy *Polonyi Béla* SZB-elnök adja át *Zámbó Józsefnek* a titkári teendőket és rendezzék végre az úgynevezett Halmai-ügyet is. A szakszervezetl bizottság nem azért van, hogy tagjai egymás ellen hadakozzanak, hanem azért, hogy összefogva dolgozzanak a dolgozók érdekében.

Utunk során számos olyan észrevétel is elhangzott, amit érdemes a felsőbb szervek tudomására hozni.

Nehezményezik a dolgozók, hogy nem kapják meg a védőruhákat. Súlyos gond a III-as mozgóknál a fürdőhiány. Csak egy kiselejtezett E-kocsira lenne szükségük, a többit megcsinálnák házilag. Egy kis jóakarattal eleget lehetne tenni ennek a kérésnek is.

A dolgozók egészségvédelme az üzemekben kezdődik

A szakszervezet elnöksége mellett működő orvos-egészségügyi és a műszaki szakosztály szeptember 2-án összevont ülést tartott. Az értekezleten részt vettek a budapesti igazgatóság üzemorvosai, a tizennégy legnagyobb vasútüzem biztonsági megbizottjai, munkavédelmi felügyelői, a társadalombiztosítási tanácsok elnökei, a vasúti főosztály toob szakosztályának vezetoje és több érdekelt szakember.

A megnyitót *Krekó Ferenc*, a társadalombiztosítási osztály vezetője tartotta. Rámutatott, hogy a második ötéves terv gazdasági tervezésével párhuzamosan felmérik a vasút egészségügyi helyzetét és ennek pontos ismeretében készítik el a vasútegészségügy ötéves tervét.

Az értekezlet középpontjában a műszaki és az egészségügyi szakemberek összefogásának gondolata állt. Ennek megfelelően, egy egészségügyi és egy műszaki vonatkozású előadás hangzott el.

Dr. Rottenbiller Alajos, A vasútüzem korszerű egészségügyi gondozásának módszertana címmel tartott előadásában a vasutas dolgozók egészségvédelméről, a csökkent munkaképességről, az idült megbetegedésekről és azok megelőzéséről beszélt. Aláhúzta az időszaki orvosi vizsgálatok jelentőségét, mint a betegségek megelőzésének egyik legfontosabb módszerét.

A műszaki vonatkozású problémák kapcsán *A környezeti tényezők szerepe a balesetek megelőzésében* címmel, *dr. Páter János* tartott előadást. Azt fejtegette, hogy a hőmérséklet ingadozásának és a világításnak milyen szerepe van az ember egészségének megtartásában és a balesetek megelőzésében. Szólt arról is, hogy a betegségek gyakran a foglalkozás ártalmai, vagy más üzemi okok kapcsán keletkeznek és így megelozésük műszaki intézkedéseket is kíván. Rávilágított a tisztálkodás nagy fontosságára.

Az előadásokat élénk vita követte. Tizenegyen szólaltak fel. *Bódi János* mérnök, a keleti fűtőház műszaki bizottságának tagja, arról beszélt, hogy a betegségek megelőzésében túl kell lépni az üzemen és a családi környezettel is foglalkozni kell. *Krecskó Pál*, Ferencváros-állomás munkavédelmi felügyelője, a dolgozók túlzott igénybevételéről szólt. *Dr. Dorogi Kálmán*, a Dunakeszi Járműjavító üzemorvosa arról panaszkodott, hogy teendői ellátásában nem támogatják eléggé a szakszervezeti bizottság társadalmi aktívái.

A hasznos és tanulságos értekezlet *Krekó Ferenc* zárszavával fejeződött be.

Kónya Istvánné KISZ vezető égi tag, Józsi Magda és Pusztai Mátyás kaposvári távirászok pontos és gyors munkája is hozzájárulás az állomás tervteljesítéséhez

Miért nem fizetnek szakszervezeti tagdíjat a keszthelyi vonatkisérők?

Keszthely állomás az a kivételes hely, ahol ma kevesebben fizetnek szakszervezeti tagdíjat, mint fél évvel ezelőtt. Különösen a vonatkísérőknél szembetünő a lemorzsolódás. A 17 szervezett vonatkísérő közül május óta 10 nem fizet tagdíjat.

Mi ennek az oka? Talán rosszul dolgozik az új vezetőség?

Ezt nem lehet mondani. Az új vezetőség kevés feladatot oldott meg ugyan a választás óta, de terveik, elképzeléseik helyesek. S ez biztató. Persze minden terv annyit ér, amennyit megvalósítanak belőle.

Miért emlékeztetünk erre a mondásra? Azért, mert ha a szakszervezeti bizottság elobb napirendre tűzi a szervezettség javítását, előbb hozzáfog a politikai nevelő munkához — ami terveik közt az első helyen szerepel —, ma már bizonyára a vonatkísérőknél is jobb képet mutatna a statisztika és *Tuboly Gizella* gazdasági felelősnek sem kellett volna szeptemberben 349 forint értékű bélyeget visszakuldeni a területi bizottságnak.

Miért fordítottak hátat a szakszervezetnek?

No, de térjünk vissza a tagdíjfizetésre. Mint kiderült a vonatkísérők lemorzsolódásának különös oka van. *Kiss István* szb-titkár és *Szabó József* párttitkár szerint május után azért csappant meg a tagdíjfizetok száma, mert sérelmesnek tartják, hogy az új bérkorrekció bevezetésével kevesebb lett a fizetésük, s ennek ellenere ugyanolyan értékű bélyeget kell tagkönyvükbe ragasztani, mint korábban. Nem értették meg azt sem — ma sem értik —, hogy azonos szolgálati óraszam mellett miért keresnek többet a tapolcai vonatkísérők, mint ők.

Egyesek emiatt zúgolodtak és haragjukban hátat fordítottak a szakszervezetnek. A két telepállomás vonatkísérőinek keresete közti különbség abból adódik, hogy míg a keszthelyiek csak rövid szárnyvonalakon járnak, addig a tapolcaiak Szombathelyig, Székesfehérvárig, sőt Budapest—Déli pályaudvarig is „visznek" vonatot.

Nem könnyű a régi hibát kijavítani

Keszthely állomáson az is gátolja a szervezettség továbbszélesítését, s a tagdíjfizetésnél tapasztalható közömbösséget is táplálja, hogy a párttagok között is akadnak olyanok, akik nem tagjai a szakszervezetnek. De még ennél is nagyobb baj, hogy az ellenforradalom után teljesen ellaposodott, elhalt a szakszervezeti élet. A régi vezetőség csak papíron létezett. Egyedül *Németh I. László* szb-elnök tett-vett néha valamit. A bizalmiak sem igen dolgoztak.

Ilyen állapotok után került a szakszervezeti bizottság élére a szakszervezeti munkában ugyan még kevés tapasztalattal rendelkező, de máskülönben szorgalmas fiatalember. Kiss István, Keszthely-elágazás szolgálattevője.

Ami azt illeti, nem lesz könnyű rendet teremtenie, de ha a vezetőség tagjai segítik az szb-titkár munkáját, ha becsülettel elvégzik a rájuk eső feladatokat, ha az eddigieknél jóval többet hallatnak magukról, többet foglalkoznak a dolgozókkal, munkájuknak minden bizonnyal rövidesen megérik a gyümölcse.

EGY ESET – kétféle magyarázat

A Munka Törvénykönyve szerint munkabér arra az időre is megilleti a dolgozót, amelyet igazolatlan állampolgári kötelességének teljesítése — sorozás, szavazás, tanuskodás, stb — miatt mulaszt. A végrehajtási rendelet viszont kimondja, hogy ha a dolgozót a bíróság, hatóság terheltként, sértettként, felperesként vagy alperesként idézi be, részére a mulasztott időre díjazás nem jár.

A hivatkozott jogszabályok látszólag teljesen logikusak. Egy konkrét esettel kapcsolatban azonban rá kell mutatni, hogy alkalmazásuk esetenként rendkívül méltánytalan a dolgozóra nézve. Ime a példa:

A dolgozót a munkaadó 114 forint megtérítésre kötelezi leltárhiány miatt. Az illető sérelmesnek tartja a kártérítést megállapító határozatot és a járásbírósághoz fordul. A bíróság a feleket megidézi a tárgyalásra és hatályon kívül helyezi a kártérítést megállapító határozatot, felmenti a dolgozót a fizetési kötelezettség alól.

A dolgozó természetesen felperesként szerepelt a perben. Részére az említett jogszabály értelmében a mulasztott időre munkabért folyósítani nem lehet, így 48.— Ft-tal kevesebb fizetést kapott, noha a munkáltató helytelen intézkedése következtében fordult a dolgozó a bírósághoz jogvédelemért.

Úgy vélem, abban az esetben, ha a bírósági eljárás megindítására a munkaadó törvénytelen intézkedése szolgáltat alapot — és ez a tény a tárgyalás folyamán beigazolódik — a felperesként szereplő dolgozóknak is meg kellene kapni az átlagkeresetének megfelelő összeget a távoltöltött időre.

H. K.

Vasútépítők között Börgöndön

A pusztaszabolcsi vonalon találkoztunk a *Budapesti Építesi Főnökség* egyik részlegenek dolgozoival, a vasut nevtelen hoseivel, a palyamunkásokkal.

Börgönd állomáson az építésvezetoség körül egesz kis varos. Szép, kenyelmes, higénikus szálláshelyek, vízvezeték, villany, fürdő, üzemi konyha, büfé, könyvtár, rádió szolgálja a munkában elfáradt dolgozók felfrissülését. Esténként a televízió hozza el a „kisváros" lakóinak a legfrisebb híreket.

A kultúrteremben pezseg az élet. Egyesek olvasnak, mások társalognak, társasjátékot játszanak. A falon képek, falújság és a kitüntetettek névsora. Az egyik vidám társasag az első szocialista brigádot üdvözli.

Dabis József a „Dózsa" brigád vezetője. Derüs, vidám fiatalember. Négy éve brigádvezető. Lelkesen mutatja be a brigád tagjait, akikkel már 6—8 éve dolgozik együtt. Különösen *Benicsik Jánosra* és *Fabián Józsefre* büszke.

A „Dózsa" brigadnak híre van az építők között. Szinte mindenki buszke rájuk. A pártkongresszus tiszteletére folyó versenyben rendszeresen élenjarnak. Ismerik a vasútépítés minden fortélyat. Elfogadott és díjazott újításuk is van.

A brigád munkafegyelme is példamutató. Igazolatlan mulasztás még nem fordult elő náluk. A brigád tagjai nemcsak a munkában, hanem munka után is jó barátok. Közösen tanulnak, szórakoznak, legjobb munkamódszereiket nem rejtik véka alá.

Tudjak, hogy a szocialista brigád cím kötelez. Ugy dolgoznak a jövőben is — fogadják —, hogy méltók legyenek a cím viselesére. főnökségük, dolgozó társaik és az egész vasutas társadalom megbecsülésére.

Bánsági József

Budapesti Építési Főnökség

Vidáman telik a nap a miskolci napközi otthonban (Kovács Géza felv.)

Egy hónappal a határidő előtt

Az őszi forgalom zavartalan lebonyolításához a vasút november 10-ig 230 Su-kocsit kért a Debreceni Járműjavítótól.

Elkészülnek-e határidőre a kocsik? Érdeklődtünk a napokban a járműjavító kocsiosztalyán.

— *Amikor közölték velünk, hogy egyéb feladataink mellett 230 Su-kocsit kell átadnunk az őszi forgalomnak, röpgyűlést tartottunk és a pártkongresszus tiszteletére pótfelajánlásként vállaltuk, hogy egy hónappal a határidő előtt elkészítjük a kocsikat* — tájékoztat *Keserű László*, a kocsiosztály vezetője. — *September végéig 170 kocsi elkészítését terveztük. Ezzel szemben 202 kocsi készült el.*

— *Katkó János részlegvezető, szalagrendszerű javítási módszert dolgozott ki, s ezzel naponta 4 új kocsit sikerült elkészítenünk* — veszi át a szót *Tóth László* diszpécser. — *Egyik vágányon bontottak, a másikon már folyt az építés. Igy egyik brigád sem akadályozta a másik munkáját.*

Hét brigád dolgozott a Su-kocsikon. Közöttük *Fekete László* szekrényasztalos és *Czipó Mihály* bognár brigádja volt a legjobb. Feketéék 105,8, Czipóék pedig 105,3 százalékos eredményt értek el szeptemberben. De jól dolgoztak a többiek is. Csakis így vált lehetővé, hogy már a múlt hónapban 32 Su-kocsival többet átadhattak a forgalomnak a tervezettnél.

A Debreceni Járműjavító kocsiosztálya tehát egy hónappal, a tervezett határidő előtt átadta a forgalomnak a kért 230 Su-kocsit. Ezért mindenekelőtt a hét brigádot illeti dicséret. Persze, míg ők a Su-kocsikon dolgoztak, a többiek sem tétlenkedtek. 466 kocsin közép- és futójavítást. 196 teher- es 26 tartálykocsin pedig fővizsgát végeztek. Az alföldi és a bodrogközi kisvasút részére készülő 30 BAX személykocsiból 7 darabot készítettek el. Októberben 8 ilyen kocsi elkészítését tervezik.

A takarékossági mozgalomban elért eredményük sem lebecsülendő. A kongresszus tiszteletére a kocsiosztály dolgozói vállalták, hogy az OH-anyagok felhasználásával és tervszerű anyaggazdálkodással az év végéig 1 517 000 forintot takarítanak meg. Eredmény? Szeptember 1-ig 1 213 888 forint a megtakarítás.

Hasznosnak tartjuk a szakmai oktatófilmeket

Állomásunkon elég sok baj volt az oktatással. A dolgozók különböző okok miatt igyekeztek távolmaradni a foglalkozásokról. Egyesek arra hivatkoztak, hogy lekésik a vonatot, a következő pedig soká indul. Mások a fárasztó szolgálat miatt elbóbiskoltak és semmit sem tudtak megjegyezni.

Az utóbbi hetekben örvendetes változás történt. A változást azok a szakmai oktatófilmek idézték elő, amelyekből Kazincbarcikára is eljutott néhány. Legutóbb a Becsületrablók című oktatófilmet láttuk.

Az ilyen és hasonló filmek hasznosak, mert felkeltik az érdeklődést és megmutatják, hogyan kell dolgozni, hogy elkerüljük a balesetket, munkával segítsük a feladatok megoldását.

B. R.

Kazincbarcika

35 éves találkozó a Tisztképző Intézetben

Az 1923—24-ben végzett hallgatók a közelmúltban találkozóra gyűltek össze a Tisztképző Intézetben. *Keszthelyi Béla* ujszászi állomásfőnök üdvözölte a megjelenteket, majd egyperces néma felállással adóztak azok emlékének, akik már eltávoztak az élők sorából.

Az intézet nevében *Nagy Torma Géza* igazgató méltatta az összejövetel jelentőségét és rámutatott arra, hogy ez a találkozó 35 éves múltjával egyedülálló az intézet történetében.

Azután a 35 év örömeiről, megpróbáltatásairól folyt a szó. Este közös vacsorán vettek részt a Széchenyi-hegyi Utasellátóban.

KISZ-újítóbrigád

A Szolnoki fűtőház KISZ-vezetősége a legutóbbi taggyűlésen javasolta, hogy alakítsanak egy KISZ-újítóbrigádot. A javaslatot lelkesen fogadták a fiatalok. Tizenegy szakmailag képzett ifjúmunkás jelentkezett a brigádba. Céljuk: a munka ésszerűsítése, az új módszerek elterjesztése.

A KISZ-vezetőség kezdeményezését a pártszervezet, a szakszervezeti bizottság és a szolgálati vezetés is helyesnek tartotta. A brigád tagjai közösen dolgozzák majd ki a tennivalókat, az elképzeléseket. A benyújtott javaslatokat havonta egy összejövetelen megtárgyalják, az elfogadott újításokat, pedig társadalmi munkában készítik el. Tehát nemcsak elgondolással élnek a fiatalok, hanem az ésszerűsítés gyakorlati kivitelezését is elvégzik.

Győrfi János intéző, forgalmi oktató (Szeged) újfelvételes vonatfékezőknek a jelzőkről és jelzésekről tart oktatást

(Kovács Géza felv.)

A nyári hónapokban 78 millió utast szállított a vasút

Elkészült a nyári forgalmat felölelő számadás. Ebből megtudjuk, hogy a nyári hónapokban 78 355 000 utast szállított a vasút, 3 millióval többet, mint 1938-ban. Az IBUSZ 395 vonatot közlekedtetett, 39 vonattal többet, mint az előző évben. A gyors- és személyvonatok száma 163-mal haladta meg a tavalyi szintet.

Ebben az esztendőben tovább növekedett a balatoni forgalom és megszaporodott az 50—60 kilométeres körzetből a Balatonra kirándulók száma.

A nyári forgalomból leszűrt tapasztalatokat hasznosítani fogják a jövő évi menetrendkészítésénél.

Tovább javult a menetrend szerinti közlekedés is.

Sport

Két sportágban befejeződött a szakszervezeti bajnokság

A szakszervezet sportosztálya által kiírt üzemi bajnokságok közül a napokban asztaliteniszben és röplabdában befejeződött a versenyek. Asztaliteniszben 14 csapat küzdött a bajnoki címért. Az első helyet az Északi Járműjavító csapata szerezte meg, második a józsefvárosi teherpályaudvar, harmadik a MÁV Tisztképző Intézet csapata.

A röplabda-bajnokságban tíz férfi és nyolc női csapat indult. Eredmények. Férfiak: 1. MÁV Tisztképző Intézet, 2. Rákosrendező, 3. Déli Fűtőház. Nők: 1. Szakszervezeti Központ, 2. Déli pályaudvar, 3. Északi Járműjavító.

Atlétikai versenyt rendeztek a pártkongresszus tiszteletére az Északi Járműjavítóban

Az Északi Járműjavító egyike azoknak a vasúti üzemeknek, ahol nagy gondot fordítanak a dolgozók sportolására. A különböző sportágakban úgyszólván egész éven át folynak a bajnokságok.

A közelmúltban a pártkongresszus tiszteletére rendezett atlétikai versenyt a Törekvés elnöksége és a KISZ-bizottság. A jól sikerült versenyen mintegy 170 fiatal és idősebb dolgozó indult. A férfiak három korcsoportban versenyeztek. A harmadik korcsoportban indultak a minősített sportolók.

Eredmények. 100 m. I. korcsoport: 1. Varga 13 mp. II.: 1. Marcell 12,2. III.: 1. Császár 12. 800 m: 1. Marcell 2:30. 4x100 m: 1. I. korcsop. 54,2. Távol. I.: 1. Varga 530. II.: 1. Marcell 545. III.: 1. Sárkány 325. Súly. I.: 1. Berkovics 11,20. II.: 1. Vajda 8,23. III.: 1. Berkovics 11,20. Nők. Győztesek. 100 m: Endrei 13.9. 200 m: Gyuricza 28.1. Távol: Gyuricza 446. Súly: Endrei 10,03.

Újból a bajnoki pontokért

A sportosztály évről évre kiírja a budapesti szolgálati helyek szakszervezeti labdarúgó-bajnokságát.

Az őszi-tavaszi rendszerű bajnokságba az idén 14 csapat nevezett. Örvendetes, hogy a régi csapatok mellett a Tisztképző Intézet és más szolgálati helyek neve is megtalálható. Kár viszont, hogy az Épületfenntartók rövidítés után visszaléptek.

A bajnokság állása a hatodik forduló után:

1. Géptelep	6	5	1	—	23: 7	11
2. Tisztképző	5	5	—	—	21: 4	10
3. Keleti BB	6	4	1	1	23:14	9
4. BVKH	5	4	—	1	10: 8	8
5. Nyugati	3	1	1	1	4: 3	7
6. Főosztály	4	3	—	3	23:14	6
7. Északi	5	2	1	2	11: 9	5
8. Vasanyag	4	2	—	2	5: 3	4
9. Hídépítő	4	1	1	2	14:16	3
10. Ferencváros	3	1	1	3	4: 8	3
11. Rákos	6	1	—	5	11:26	2
12. Landler	6	1	—	5	9:29	2
13. Magasépítő	5	—	—	5	5:14	—

Bontogatja szárnyait a Váci VSE motorcsónak szakosztálya

A Váci VSE motorcsónak szakosztálya is képviseltette magát két versenyzővel szeptember 20-án a Magyar Népköztársaság motorcsónak túra- és bólyakörüli versenyén a Csepeli Dunaágban.

Nem sokat vártunk a két fiútól, mert szakosztályunk fiatal és nagyobb versenyen még egyetlen versenyzőnk sem indult. Csontos Jánoson és Pál Sándoron meg is látszott ez. A rajt előtt mindketten olyan izgatottak voltak, hogy nem tudták idejében elindítani a motorukat. Emiatt az indulásnál kissé lemaradtak. A 24 kilométeres távon azonban sokat ledolgoztak a hátrányból, s végeredményben Csontos János az ötödik, Pál Sándor pedig a hatodik helyen végzett.

Versenyzőink teljesítményével elégedettek vagyunk. Bebizonyították, hogy nem volt hiábavaló a sok edzés. A nagy verseny tapasztalatait felhasználva jövőre még gondosabban felkészítjük a fiúkat a versenyekre. Ahhoz azonban, hogy szakosztályunk továbbfejlődhessen, a felsőbb szervek támogatását nem nélkülözhetjük.

Gáspár László
szakosztályvezető

Gazdag program a MÁV Szimfónikusok műsorán

A MÁV Szimfónikus zenekar ebben az évben kb. 130 hangversenyt ad. Idejekorán elkészültek a Budapesten és vidéken megtartandó koncertek tervei, műsorai. Idén is, mint minden évben, 16 bérleti előadást rendez a MÁV Szimfónikus zenekar a Zeneakadémián, melyen a magyar karmesterek és előadóművészek mellett szép számban szerepelnek külföldi művészek is.

Az első bérleti előadást október 6-án tartották. A Haydn-fesztivál keretében Harry Newstone (London) vendégkarmester vezényletével előadásra került Haydn B-dur szimfóniája (Opus 102.). Az első bérleti hangversenyen került előadásra Purcel: Chacon és a modern angol zeneirodalomból Vaugham Williams remeke, a IV. szimfónia.

Novemberben a zenekar élén fellép Olaf Koch német vendégkarmester, aki az NDK-ból látogat el hozzánk. Előreláthatólag decemberben. Kurt Richter, a bécsi rádió karmestere vezényli a szimfónikusokat. Jövő év februárjában lengyel vendéget üdvözölhet a MÁV Szimfónikus zenekar közönsége, Regina Smedzinka, lengyel zongoraművésznő látogat hazánkba. A magyar karmesterek közül idén is gyönyörködhetünk a szimfónikus zenekar vezető karnagyának, Lukács Miklósnak vezényletében. Fellépnek még a zenekar élén: Pécsi István, Forrai Miklós, Borbély Gyula és Tolmácsi László karnagyok.

Az idei műsorösszeállítás érdekes és változatos. A bérleti sorozatban 8 Beethoven-est szerepel, melyek során a nagy zeneszerző összes szimfóniája műsorra kerül. A koncertévadban elhangzik majd Beethoven összes zongoraversenye, hegedűversenye és hármasversenye, 6 nyitánya, köztük a ritkán hallott II. Leonóra-nyitány is.

Idén Magyarországon először kerül bemutatásra az Amerikában élő, híres magyar zeneszerző, Rózsa Miklós hegedűversenye. A szerző dallamai közismertek, a híres „Dzsungel könyve"" és a „Bagdadi tolvaj" c. filmekből. Műsorra tűzték Verdi Requiem-jét. A koncertévadban fellép a Budapesti kórus és a Fővárosi énekkar is.

A zenekar a vidéki városok közül Zalaegerszegen, Nagykanizsán, Veszprémben, Sztálinvárosban és Kecskeméten lép majd fel.

A szerkesztőség üzeni

Németh Pál, Szerencs. A kért megbízólevelet megküldtük. **Győrffy Sándor, Budapest.** Versét hely hiányában közölni nem tudtuk. **Soványi Imre, Böhönye.** Beadványára levélben válaszoltak. **Tótka Károly, Szeged.** A helyi kérdéssel kapcsolatban tájékozódnunk kell. Személyes találkozás alkalmával megbeszéljük. **Bognár Károly, Tapolca.** Karcolatát helyhiány miatt közölni nem tudtuk. **Csikhelyi Béla, Kaposvár.** Írásait használni tudjuk. Küldhet még belőlük.

Pataki József, Orosháza, Sipos Sándor Kőbánya-felső, Horváth István, Gyöngyös, Németh Gyuláné, Csoma-Szabadi Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Szendrei József, Szeged, Bognár Károly, Tapolca, Tótka Károly, Szeged, Ujlyai Sándor, Miskolc, Gáspár László, Vác, Bódogh Mihály, Dombóvár, Cseh Zoltán, Szolnok, Fekete László, Miskolc, Behán Rózsa, Kazinebarcika, Szabó Pál, Budapest. Leveleiket, tudósításaikat felhasználjuk.

Új dieselmozdonyt kaptunk

Szeged-átrakó állomás új-típusú dieselmozdonyt kapott. Nagy örömmel fogadtuk az új segítőtársat, mert a meglevő kisvasúti motorok már nagyon elavultak, teljesítőképességük alacsony.

Az új dieselmozdony négytengelyű, jó tapadású, a régieknél kétszer nagyobb terheléssel közlekedhet. A mozdony munkábaállításával meggyorsul és gazdaságosabban megy. majd a munka *Szeged-átrakó — Ásotthalom* és *Szeged-átrakó — Pusztamérges* vonalakon.

Tótka Károly

HÍREK

Még egy furcsa vendég...

Derűs, októberi napon történt, hogy egy jókora gólya egy jókorát gondolt és elhagyta szállását, a Központi Növény és Állatkertet.

Ki tudja...? Talán az ősz illata...? Esetleg egy magasan húzó daru, vagy gémcsapat...? Vagy a kalandvágy csábította szökésre?

Gémberedett szárnyai azonban nem vitték messzire. Megtelepedett a Nyugati-pályaudvari vágányok között. Járt-kelt, szökdelt... A gólya a kocsirendezőket, a kocsirendezők a gólyát nézték. Majd hivogatták, csalogatták... Jött is. Majd egyikük hóna alá kapta a barátkozó „babahordárt" és felvitte az I-es toronyba. A vendég úgy mozgott, mintha örökké vasutas lett volna. Méltósággal emelgette piros-sárga lábait és nagyokat csodálkozott mélyre csüngő csőrrel.

Barátság ide — barátság oda — értesítették az Állatkert vezetőségét, mire jött egy ápoló és elvitte a halak, békák és ellenségét vissza, az örök rabságba.

Napirendre tértünk felette... Hiszen meglátogatta már a Nyugatit majom is, medve is. Attól sem félünk — mondották a vasutasok, ha legközelebb egy oroszlán jön. De a nők rossz „ómennek" minősítették az utóbbi látogatást.

—lyf—

— 36 mozdony időszakos javítását végeztek el terven felül a Hámán Kató fűtőház dolgozói. A nagyszerű eredmény 26 bevezetett újítás alkalmazásának köszönhető.

— 100 férőhelyes istállóhoz tetőszerkezetet építettek társadalmi munkában a Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. KISZ-fiataljai az atkári Petőfi Termelőszövetkezetnek.

— A Dunakeszi Járműjavító színjátszócsoportja felújította Csizmarek Mátyás: Bukfenc című vidám bohózatát.

— Tíz étkezőkocsit adtak át határidőre a Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyár dolgozói a vasútnak. Jövőre 20 hasonló, a nemzetközi forgalomban is alkalmas étkezőkocsit gyártanak még.

— 10% selejtcsökkentést vállaltak a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV. dolgozói a kongresszusi munkaversenyben. A felajánlás következtében a vállalati nyereség eddig már elérte a 74 071 forintot.

— A szerencsés nyerték a miskolci igazgatóság területén az üzemi konyhák között indított munkaversenyt. Az üzemi konyha dolgozói pénzjutalomban részesültek.

— 70 fővel megkezdődött a felnőttek általános iskolája Szerencs állomáson.

— 40 újítást adtak be a dolgozók a békéscsabai pályafenntartási főnökségen az év első felében.

— Baleseti kiállítást nyitott a szakszervezeti bizottság Dombóvár on az állomás oktatótermében. A 37 képből álló kiállítás a gondatlanságból és hanyagságból eredő baleseteket mutatja be.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Bp., VII., Bethlen Gábor u. 19. II. 17. sz. alatti 2 szoba komfortos utcai, napos MÁV-lakásomat hasonló 3 szobás (hallos) KIK -lakásra, megegyezéssel. Telefon: 227—912.

— Elcserélném 2 szoba, konyhás, előszobás, kertes (udvar, gazdasági épülettel) MÁV intézeti lakásomat hasonlóért Dunántúl bármely igazgatósága területén. Cím: Szabó József ellenőr, forg. szolg.-tevő, Börgönd állomás. U. p.: Belsőbáránd.

Kellemes hajókirándulás

Gyönyörű őszi napsütésben indult el velünk a Felszabadulás gőzös a Dunán. Csehszlovákiába mentünk, hogy megismerkedjünk néhány nevezetességgel és kellemes pihenéssel, szórakozással töltsünk el egy hetet csehszlovák barátainknál.

Nem tudnám megmondani, hogy ott-tartózkodásunk alatt mi kapott meg a legjobban. Felejthetetlen élmény volt látni Pozsonyban a befejezéshez közeledő, monumentális hősi emlékmű építését, az új utcákat és városnegyedeket. Előregyártott elemekből nyolc hónap alatt építenek fel egy 11 emeletes házat.

A történelem levegője csapja meg a látogatót Mária Terézi egykori rezidenciája, a pozsonyi vár láttán. Gyönyörű volt Vöröskő vára is, amelynek múzeuma hűen őrzi a történelmi hagyományokat. De szép volt Pöstyén fürdő is, ahol üvegszekrényekben őrzik a teljes gyógyulást nyert betegeknek mankóit, törött botjait.

S a búcsú ugyanolyan kedves volt, mint a fogadtatás. Ilyet csak igaz barátoktól lehet kapni.

Dáni Mihály
Szeged

Ismerkedés a matematikával – öreg diákok között Záhonyban

Jó részének hajában már ezüstcsíkot szántott az idő, mégis ott ülnek a Záhonyi Általános Iskola szűkre méretezett, alacsony padjaiban. Vannak köztük fiatalabb évjáratúak is, férfiak, nők vegyesen. Mind olyanok, akik nem végezték el az általános iskola VII., illetve VIII. osztályát. Kocsirendezők, váltóőrök, fűtőházi dolgozók, gépkezelők és ki győzné felsorolni, ki milyen beosztásban dolgozik a záhonyi határállomáson...

A VII/a-ban meghallgattunk egy matematika-órát. Németh Józsefné tanítónő tartotta.

— A múlt órán a hosszmértékekkel foglalkoztunk. Ki olvassa fel a házi feladatot?... Köszönöm. A második példát Borbélyné ismertesse... Rendben van. Mindenkinél ugyanaz az eredmény?

— Igeeen! — hangzott kórusban a válasz.

— A mai órán a természetes számokkal végzünk néhány műveletet. Jöjjön ki a táblához Kató elvtárs és a tanultak alapján írjon fel egy példát a számok csoportosításáról.

Kató Gerzson rakodógépkezelő, aki feleségével együtt iratkozott be a VII. osztályba, helyesen végezte el a számok csoportosítását. Itt kell megjegyezni, hogy Katóék kislánya is VII-es. Méghozzá a legjobb tanulók közé tartozik. Tehát a családban hárman járnak a VII. osztályba.

— A Kató-házaspár könnyen tanul — jegyezte meg valaki az óra utáni szünetben. Ha megakadnak a házi feladat készítése közben, kisegíti őket a kisdiák.

— A leckét is a lányodnak mondod fel? — hallatszott egy másik tréfás megjegyzés.

— Nem szégyen az igaz-e? — válaszolta csendesen Kató Gerzson. A mi gyermekkorunkban negyedét sem kellett tanulni. Volt egy palatáblánk, meg egy kockásfüzetünk és kész...

Bizony a tanulás, a művelődés nem szégyen. Még akkor sem, ha már valaki felett kissé eljárt az idő. És esetleg egyszinten, vagy alacsonyabb fokon kell tanulnia gyermekénél. Ma már az élet szellemi és fizikai dolgozótól egyaránt megköveteli az általános műveltség fokozását, főként a vasútnál, ahol a dolgozóknak növekvő idegenforgalmunk miatt egyre több külföldivel is kell érintkezniük.

A Záhonyi Általános Iskola pedagógusai, Biró Béla igazgató, Háda Zoltán és Németh Józsefné és a többiek lelkiismeretesen, odaadóan tanítják az öreg diákokat, akik hetenként háromszor — hétfőn, szerdán és pénteken este — 5—8 óráig ülnek az iskolapadokban.

Záhonyban az 1959—60-as tanévre 216-an jelentkeztek továbbtanulásra. A jelentkezők lakóhelyüknek megfelelően Záhonyban, Kisvárdán és Mándokon végzik tanulmányaikat.

Kovács László kultúrotthon igazgató elmondotta: a szolgálati főnökök, a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság nemcsak a szervezési munkában, hanem ezekben a napokban is állandóan segíti az általános iskolában tanuló dolgozókat.

Ha valaki például azon a napon van szolgálatban, amikor iskolába kell menni, arra az időre mással helyettesítik. Kár, hogy egyesek ilyen körülmények ellenére is megijedtek a tanulástól. (Néhányan ugyanis már lemorzsolódtak.) A 69 írástudatlan közül pedig egy sem mert nekivágni a betűvetés elsajátításának.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest, VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

A HIVATALOS LAPBÓL

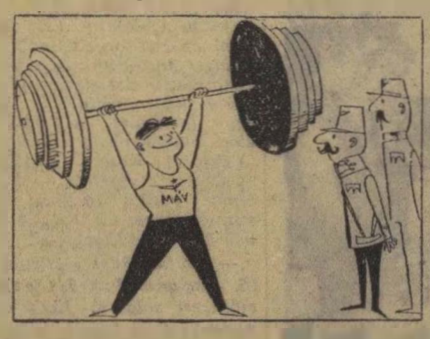
A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

43. számból: 124 334/1959. I/3. A. Külföldi államok hivatalos szerveivel való érintkezés szabályozása.

125 001/1959. I/3. B. Tényleges és nyugdíjas vasúti alkalmazottak arcképes igazolványának érvényesítése az 1960. évre.

113 958/1959. I/6. C. A MÁV lakóépületek és lakások fenntartásáról szóló 114 106/1958. I/6. C. sz. végrehajtási utasítás módosítása és kiegészítése.

Országos csúcsjavítás



Minden idők legnagyobb árutömeg mennyiségét mozgatta meg a vasút az őszi forgalom során

Patronálás

Segítségére lehetek valamiben?

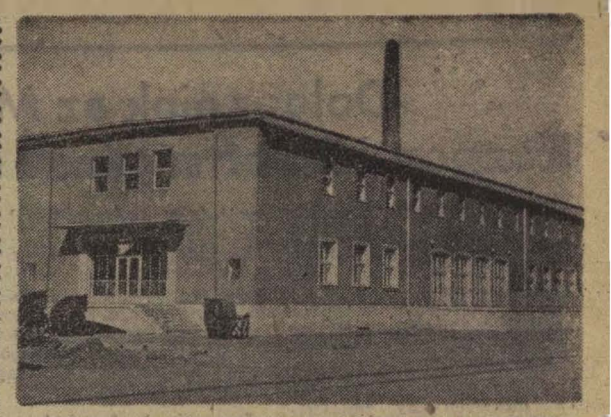
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

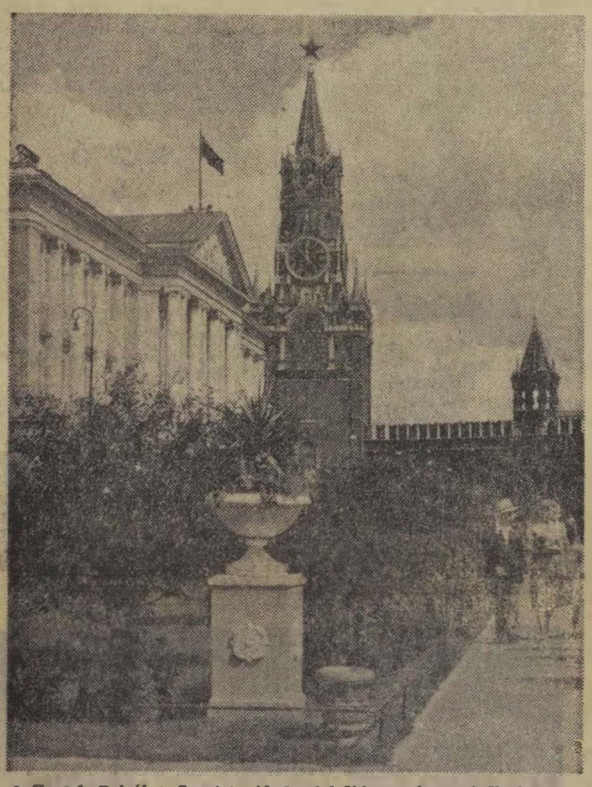
III. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. NOVEMBER 2.



Elkészült a Miskolci Járműjavító korszerű étkezdéje, öltözője és fürdője. (Kovács Géza felv.)

Október emlékét idézzük

Negyvenkét évvel ezelőtt, 1917 októberében a munkások, szegényparasztok és katonák forradalma örökre megdöntötte Oroszországban a tőkések és a földbirtokosok uralmát. Oroszország földjéről végleg eltakarodtak a cárok, a földbirtokosok, a népnyúzó kapitalisták és felvirradt egy új korszak hajnala, amelyben minden, amely az



A Kreml. Balról a Szovjetunió Legfelsőbb Tanácsa Elnökségének épülete látható.

életet széppé, gazdaggá teszi a dolgozó nép tulajdonává lett. A világtörténelemben először született olyan társadalom, amely mentes mindenféle kizsákmányolástól és nem ismeri az osztályelnyomást.

A győzelmes 42 év alatt az imperialisták több izben megpróbálkoztak azzal, hogy a szovjet köztársaságot elnyomják, megsemmisítsék. Először gazdasági béklyóba akarták verni és elszigetelni. Amikor félreérthetetlenül kiderült, hogy ez a terv nem sikerülhet, akkor 14 ország interveciós hadserege tört a szovjet köztársaságra, hogy katonai úton semmisítse meg. A hős szovjet nép fegyvert ragadott és kiverte az idegen betolakodókat, megvédte országát a külső ellenségtől.

A szovjet nép a békés alkotó munka éveiben sem feledkezhetett meg arról, hogy a világ imperialistái mindent megtesznek, hogy akadályozzák a Szovjetunió erősödését, gazdasági fellendülését. Ügynökeik siserehadát küldték el, hogy belsőleg döntsék meg a szovjet köztársaságot, bomlasszák és dezorganizálják a fiatal országot. A szovjet nép kommunista pártjának vezetésével kérlelhetetlenül lesujtott ezekre a bitangokra is és sikeresen védte meg országát a belső árulóktól.

A második világháborúban a Szovjetunió viselte a háború fő terheit és a szovjet szocialista rend kiállta a kemény tűzpróbát. A második világháború világraszóló győzelmei bebizonyították az egész világ előtt, hogy a Szovjetunió társadalmi rendszere magasabbrendű mindenmás társadalmi rendszernél.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalomnak világot átformáló a jelentősége. Hatása már megszületésének percében messze túlnőtt Oroszország határain. A Szovjetunió példaképévé lett a világ minden kizsákmányoltjának, létrejötte hadüzenet volt az egész nemzetközi imperializmusnak.

Győzelmével megdőlt az a tévhit, hogy a kapitalista rend örök és megingathatatlan. A Szovjetunió létrejötte áttörte a kapitalizmus szilárdnak vélt világrendszerét, és megnyitotta a proletárforradalmak korszakát.

Az Októberi Szocialista Forradalom nemzetközi jelentőségének és az egész világra kiterjedő befolyásának biztos mércéje az a hatás, amelyet az egész emberiség történetére gyakorolt.

Nem véletlen, hogy a forradalom győzelme után nemcsak megerősödött, hanem rohamosan meg is növekedett a munkásmozgalom világszerte. Négy évtized alatt óriási mértékben növekedett a munkásszervezetek, a pártok és a szakszervezetek létszáma, s megnövekedett hazai súlyuk is. Negyvenkét év alatt megváltozott a világ képe. Világszerte erősebb, öntudatosabb lett a legforradalmibb osztály: a proletariátus és vezetőereje a kommunista párt.

Október nemzetközi ereje nemcsak a munkásmozgalomra gyakorolt hatásában mérhető le, hanem az ellenkező pólusra, a tőkés világra nehezedő hatásában is. Az erőviszonyok gyökeresen megváltoztak a világon: két részre szakadt és a tőkés renddel szemben kialakult a szocialista világrendszer. Új történelmi tényező jelentkezett a népek életében s jelenlétével új szellem áradt szét a világon.

A szovjet tudomány nagy felfedezői és nagy felfedezései sem véletlenek. Törvényszerű eredményei a szovjet tudomány 42 évének. A holdrakéták és a bolygóközi állomás felbocsátása, az atomenergia békés felhasználásában elért eredmények, s sorolhatnánk tovább, nemcsak a szovjet tudomány és kutatás magas szinvonalát bizonyítják, hanem a szocialista társadalmi rend felsőbbrendűségéről is tanúskodnak.

Az Októberi Szocialista Forradalom további eredménye, hogy ma a szocialista országokban, de azokon kívül is mindenki láthatja, hogy a béke megvédhető, a háború elkerülhető. Nem kergetünk illúziókat, nem azért hiszünk a háború elkerülhetőségében, mert a háborúra spekuláló imperialisták állítólag emberi megfontolásra birhatók. A Szovjetunió nagyhatalommá válása, létezésének puszta ténye ma keményen ellensúlyozza az imperializmus gátlástalan emberiség ellenes, háborus kalandorpolitikáját.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom óriási hatást gyakorolt a magyar nép életére is. A szovjet rendszer létrejötte adta meg az alapot a Magyar Tanácsköztársaság megalakulásának. A magyar munkásmozgalom fellendülése, a magyar proletáriátus győzelme ékesszólóan bizonyította, hogy az októberi forradalom nem sajátosan orosz jelenség, hanem a nemzetközi proletárforradalom része.

A Nagy Októberi Forradalom eredményének köszönhetjük azt is, hogy Magyarország felszabadult a fehér terror, a német fasiszták és nyilas bérenceik uralma alól. A szovjet hadsereg és a Szovjetunió léte nélkül Magyarország soha nem léphetett volna a szocializmus, a demokratikus fejlődés útjára.

Kegyelettel gondolunk azokra a hősökre, akik segítséget nyújtottak a magyar népnek 1956. őszén ahhoz, hogy sikeresen verje vissza a véres ellenforradalmi támadást. Apjuk, nagyapjuk talán még a Téli Palotát ostromolta, gyermekeik és unokáik Budapesten harcoltak azért, hogy a magyar nép megőrizhesse szabadságát, hogy kivívott függetlensége ne legyen ismét az imperialisták prédájává.

Október nyomán megváltozott a magyar nép élete, a magyar dolgozók sorsa. Nyugodtan elmondhatjuk, hogy dolgozó népünk soha nem élt olyan jól mint most. Minden bizonnyal népünk sikeresen valósítja meg a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága által kidolgozott irányelveket is és ezzel tovább fejlődik, erősödik, izmosodik a népgazdaság minden ága, tovább emelkedik népünk életszínvonala.

Tovább haladunk a megkezdett úton. És most, amikor a Nagy Októberi Szocialista Forradalom dicső emlékét idézzük, az a kötelességünk, hogy a Magyar Szocialista Munkáspárt által megjelölt úton és október szellemében végezzük napi munkánkat. Törekedjünk arra, hogy sikerre vigyük az őszi forgalmat, eredményesen készüljünk fel a téli forgalomra, vigyük győzelemre a vasút műszaki színvonalának emelését. Álljunk helyt a vasúti közlekedés frontján úgy, ahogy az nagyszerű forradalmi vasutas elődeink példájához illik és amit joggal elvár tőlünk az egész magyar nép.

A pártkongresszus tiszteletére

Eredményes együttműködés a szállító felekkel Hiányos a társszolgálattal

Budapest-Dunapart teherpályaudvar dolgozói lelkesen csatlakoztak a kongresszusi versenyhez. Tervüket az év első felében az élüzemszint felett teljesítették. Ezért vezérigazgatói dicséretben és 3000 forint pénzjutalomban részesültek.

Az év második felében 107 százalékos átlageredmény dicséri jó munkájukat. Visszaesés csak szeptember hónapban mutatkozott, de a 103 százalék miatt sem kell szégyenkezniük.

Az együttműködés eredménye

Horváth Lajos kereskedelmi állomásfőnökhelyettessel a kongresszusi vállalásokról beszélgettünk. Elhatároztuk — mondotta —, hogy a kocsikihasználást 2 százalékkal túlteljesítjük, a darabáru kocsikihasználást 3,5-ről, 4,5 tonnára növeljük, a kocsitartózkodási időt 0,2 órával, a kocsimozgatási időt 2 perccel, az iparvágányi kocsitartózkodási időt 15 órára csökkentjük.

A teherpályaudvar fő rendeltetése a környező ipartelepek kiszolgálása. Ezt csak úgy tudják eredményesen ellátni, hogy a nagyobb üzemekkel komplexbrigád szerződést kötöttek.

A vállalatok kötelezték magukat, hogy a ki- és berakást 6 óra helyett 5 óra alatt végzik el. Felelevenítik a rakvarakott mozgalmat, biztosítják az éjjel-nappali, és a munkaszüneti napokon történő rakodást. Az ötnapos tervidőszakra megrendelt kocsikat lemondás nélkül megrakják.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói arra tettek ígéretet, hogy a vállalatoknak segítenek a szállítások tervezésénél.

Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a vállalatok becsülettel teljesítették a szerződésben vállalt kötelezettségeiket. Kocsiálláspénzt csak elvétve fizetnek. A rakva-rakott mozgalomban 136 százalékos, a rakodásban pedig 160 százalékos eredmények születtek.

A szerződésben foglaltak végrehajtását minden hó 5-ig értékelik. Az érdeklődéssel kísért értekezleteken elhangzott bejelentések eredményesen segítik a kapcsolat javítását.

Ami nem rajtuk múlik

Miksi Ferenc tolatásvezető véleménye szerint teljesítményeik további növelésének külső akadályai vannak. A legtöbb baj abból származik, hogy a tehervonatok nem közlekednek menetrend szerint. Az elegyáramlás sem egyenletes. A hét első felében kevés a befutás, a hét utolsó napjaiban pedig gyakori a torlódás. Géprevárás is nemegyszer előfordul. Az sem ritka, hogy a mozdonyt elegytovábbítás nélkül visszarendelik Ferencvárosba.

Legalább olyan együttműködést a szolgálati ágak között, mint amilyent a Duna-partiak a szállítófelekkel kialakítottak, s akkor még tovább javulnak eredményeik.

Műszaki konferencia Cegléden

Cegléd állomáson október 22-én a reszortvezetők, a társszolgálati ágak vezetői, a párt- és az SZB-titkárok bevonásával műszaki konferencián beszélték meg a téli felkészüléssel, a kongresszusi munkaversennyel kapcsolatos tennivalókat.

Somogyvári Ferenc állomásfőnök a következőkben jelölte meg a műszaki konferencia feladatát: *A helyi viszonyok ismeretében megjelölni közös feladatainkat. Megvitatni, hogy mi a teendő szakszolgálati áganként az együttműködés biztosítása, a forgalom zavartalan ellátásának érdekében.*

November 23-tól kongresszusi műszak

Tájékoztatta az egybegyűlteket, hogy november 23-tól az állomás dolgozói kongresszusi műszakot tartanak. Vállalták, hogy naponként egy túlsúlyos vonatot indítanak; az élüzemszintet 2 százalékkal túlteljesítik; a személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedését 100 százalékra teljesítik; a tehervonatokét 87-ről 93 százalékra emelik, a fajlagos kocsimozgatási egységidőt és a kocsitartózkodást 104-ről 106 százalékra növelik; a kocsikihasználást 112 százalékra teljesítik.

Végezetül a kulturált utazás követelményeinek biztosításáról szólva elsősorban a helyből induló vonatok fűtésének, világításának biztosítására hívta fel a figyelmet.

Szabó Béla fűtőházfőnök hozzászólásában az összefogás jelentőségéről beszélt. Mint mondotta, a fűtőház gondoskodik készenléti mozdonyról és biztosítja a túlsúlyos vonatokhoz a tolót Cegléd és Ceglédbercel-Cserő között. Bejelentette, hogy biztosítani tudják a szerelvények előfűtését. Felhívta a pályamester figyelmét az állomási vágányok közötti salak eltávolítására.

Felkészülten várják a telet

Brasnyó Ferenc pályamester bejelentette, hogy a téli forgalom lebonyolításához szükséges eszközök már megvannak. Kiosztásukról időben gondoskodik. Sor kerül az eliszaposodott vágányok megtisztítására is.

Rózsa Gyula fűtőházi párttitkár javasolta a kommunista őrjáratok bevezetését.

Felszólalt az értekezleten Molnár Mihály, a területi bizottság termelési felelőse is. Felhívta a figyelmet a túlsúlyos vonatok továbbításánál a menetrend betartására, nehogy hosszabb menet miatt más vonatok futását akadályozzák.

Az értekezlet Somogyvári Ferenc zárszavával ért véget.

Takarékos fiatalok

Takarékos fiatalok. Így beszélnek Szombathelyen a fűtőház kiszistáiról. Nem véletlen. A harmadik negyedév végéig több mint 1 millió forintot takarítottak meg. Bizony kevés szolgálati hely fiataljai dicsekedhetnek ilyen eredménnyel.

A kiszisták már az év elején elhatározták, hogy bekapcsolódnak a takarékossági mozgalomba. Az elhatározást tett követte. S az eredmény?

Tüzelőanyagból 448 512, a mozdonyok javítási költségénél 225 905, vas- és fémhulladékból 169 090, elfogadott ujjtásokból 143 190, OH-anyagokból 16 407, túlsúlyos vonatok továbbításával pedig 976, összesen 1 004 080 forintot takarítottak meg a III. negyedév végéig. Az év végéig még 200 ezer forint megtakarítását tervezik.

A KISZ-szervezet vezetősége a takarékosság mellett most arra mozgósítja az ifiket, hogy minél többen vegyék ki részüket az „*ifjúság a szocializmusért*" mozgalomból, amely országszerte egyre nagyobb teret hódít a fiatalok körében.

A Kurd—Csibrák állomáson működő hegesztőtelep dolgozói Kovács József fűtőházmester vezetésével már teljesítették kongresszusi vállalásukat. (Mező László felv.)

Dolgozóink az MSZMP Központi Bizottságának irányelveiről

Pártunk Központi Bizottságának irányelveit állományunkon is megvitattuk — írja Behán Rózsa levelezőnk Kazincbarcikáról. — *Nagy öröm számunkra, hogy a kongresszusi irányelvekben sok szó esik a vasútról, és mi, vasutasok csak helyeselhetjük azt a törekvést, amely a villamosés dieselvontatás fejlesztésére irányul.*

A fűtőház dolgozói is lelkesedéssel nyilatkoztak az irányelvekről, és a pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikban a széntakarékosságra tett vállalásaik teljesítését tartják a legfontosabbnak.

•

Változatos és sokoldalú igazgatóságunkon a második ötéves terv célkitűzéseiről alkotott vélemény — olvassuk *Várnai László* pécsi tudósítónk levelében. — Különösen szembetűnő az ipari termelés 65—70 százalékos emelkedése. Jóleső érzéssel vettük tudomásul azt is, hogy a vasút elsőbbségének megtartása mellett fejlődik a tehergépkocsi- és hajóközlekedés.

A második ötéves terv időszakában 40—50 százalékkal több árut és 35—38 százalékkal több utast kell elszállítanunk. Ahhoz, hogy eleget tehessünk a feladatoknak, fokozottabban kell korszerűsíteni az elavult vonalszakaszokat. Az acéltermelés évi 1,6 millió tonnáról 2,4 millió tonnára való növekedése erre kedvező lehetőséget biztosít.

Örömmel olvastuk a villamosítási és dieselesítési programról szóló fejezetet, valamint azt, hogy az idős és munkaképtelen dolgozók életkörülményeinek javítására 3000-rel növelik a szociális otthonok férőhelyeit.

•

A Gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV technológuscsoportja így vélekedik: „Figyelmesen tanulmányoztuk az irányelveket és a népgazdaságot érintő célkitűzések mellett látjuk feladatainkat is. Az önköltség csökkentésében különösen az anyagfelhasználás és a szerszámtakarékosság terén tehetünk sokat. Újításokkal, ésszerűsítésekkel, korszerűbb technológiai folyamatok bevezetésével pedig üzemünk termelékenységét növelhetjük. Mindent el fogunk követni annak érdekében is, hogy kedvező feltételek teremtődjenek az ötéves terv beindításához.

Megnyugvással olvastuk az irányelvekben az acéltermelés nagyarányú növekedését. Gyártmányaink elsősorban anyagigényesek és ezért számunkra nem közömbös, hogy hogyan alakul alapanyagtermelésünk.

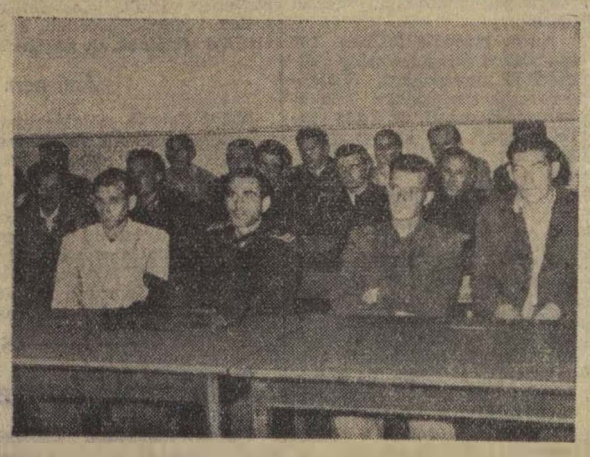
Helyeslésssel fogadtuk az irányelvekben azt a kitételt, hogy *„...a termelés bővítését elsősorban ne új üzemek építésével érjük el, hanem a meglevők jobb kihasználásával..."* Ebből természetszerűleg adódik a termelőberendezések korszerűsítése. Reméljük, hogy a második ötéves tervben meggyorsul elöregedett gépparkunk felújítása és így magasabb technikai színvonalon tudjuk célkitűzéseinket győzelemre vinni.

•

Sziládi Sándor Szegedről arról tudósít, hogy az irányelvet behatóan tanulmányozták a párttagok és pártonkívüliek. Erről véleménykutatásaik során győződtek meg. *„A mezőgazdasági termelés 30—32 százalékos növeléséhez* — írja — *szükségesnek tartjuk a mezőgazdaság szocialista átszervezésének fokozását és különösen a munkafolyamatok gépesítését. Olyan technikai alapot kell teremtenünk, amely eredményesen szolgálja a nagyüzemi termelést.*

A vasút műszaki színvonalának emelésénél elengedhetetlen a vasúti pályák korszerűsítése. Akadnak olyan vonalak, ahol 1926 óta komolyabb alépítményi munkát nem végeztek.

Bizalommal tekintünk a pártkongresszus elé és azon leszünk, hogy sikerre vigyük a párt politikai és gazdasági célkitűzéseit. Biztosak vagyunk abban, hogy a második ötéves terv sikeres megvalósítása egyet jelent hazánkban a szocializmus alapjainak lerakásával.



Szegeden is megnyílt a dolgozók iskolája. Képünkön a tanulók egy csoportja látható.
(Kovács Géza felv.)

Hogyan védekezzünk a hüléses megbetegedések ellen?

Az őszi — tehát a jelenlegi — időszakban előforduló megbetegedések közül a nátha és influenza az, amely járványnyá fajulhat. Ha most nem is beszélhetünk nagy területre kiterjedő járványról, azt sem mondhatjuk, hogy az ilyen megbetegedések száma nem emelkedik.

A betegség maga is kellemetlen tünet, de súlyos esetben munkanapkiesést és ezzel keresetcsökkenést is okoz. Ezért nem árt, ha megismételjük a betegséggel kapcsolatos tudnivalókat.

A betegségek kórokozói a beteg orrában, szájában, torkában, légcsövében és tüdejében nagy mennyiségben jelen vannak. A hangos beszéd, tüsszentés, köhögés útján a levegőbe kerülő nyálkacseppekkel együtt a kórokozók is a levegőbe kerülnek. A közelben tartózkodók a kórokozókat belélegzik és így a betegséggel maguk is megfertőződnek. A betegségre különösen hajlamosak azok, akik megfázásnak vannak kitéve, akiknek ellenálló képessége csekély.

A betegség megelőzésének legcélravezetőbb módja, ha elkerüljük azokat a helyeket, ahol a fertőzés veszélyének ki vagyunk téve. Miután ez nem mindig vihető keresztül, mert a zsúfolt járműveken való utazás, az utcán nagyobb tömegű ember közti járkálás, vagy a munkahelyeken való tartózkodás elkerülhetetlen — fokozottabban kell ügyelni egészségünkre.

Mivel sokan nem törődnek azzal, hogy másokat is megfertőzhetnek, magunk és dolgozó társaink védelmében udvariasan figyelmeztessük a magukról megfeledkezőket. Természetesen ez csak akkor lesz hatásos, ha mi magunk jó példával járunk elől és megfogadjuk a már közmondássá vált jó tanácsot: *„zsebkendőbe köhögj, tüsszents"*.

A fertőzés elkerülése érdekében lakásunkat, munkahelyünket gyakran szellőztessük. Sokat tartózkodjunk szabad levegőn. Ellenálló képességünket mértékletes életmóddal és testedzéssel növeljük. Ne látogassunk náthás betegeket. Gyakran mossunk kezet, mert a betegség a köhögés vagy zsebkendő használat alkalmával kezünkre került nyálkacseppek útján kézfogással, vagy az élelmiszerek fogdosása útján is terjedhet.

Fokozottan kell ügyelni a munkahelyek és munkásszállások higiéniájára. Ha a munkásszálláson több megbetegedés történik, akkor a fertőtlenítésről is gondoskodni kell. Az étkezésnél használt evőeszközök tisztítása feltétlenül forró vízzel történjék. A konyha- és étkezői személyzet számára a kézmosási lehetőséget feltétlenül biztosítani kell.

Meg kell szervezni a dolgozók felvilágosítását. Ügyelni kell, hogy ne idézzünk elő zsúfoltságot még az orvosi várószobákban sem. Az egészségügyi aktívák járják végig a munkahelyeket és ők osszák be időpont megjelölésével az orvosi vizsgálatra szorulókat.

Mivel a megbetegedés sokszor súlyos szövődményeket is okozhat, idejében forduljunk orvoshoz. Tekintettel arra, hogy a betegségnek biztos hatású, specifikus gyógyszere nincs, ne követeljünk az orvosoktól olyan gyógyszereket, amelyek a betegség meggyógyítására alkalmatlanok.

Értelmiségi ankét

Október 23-án, a Magyar—Szovjet Baráti Társaság és a Magyar Honvédelmi Sportszövetség vasúti főosztályi szervezete *„Rakétatechnika és az űrhajózás"* címmel értelmiségi ankétot tartott.

Nagy István György mérnöknek, az űrhajózási bizottság tagjának érdekes, színes előadását a 300 főből álló hallgatóság nagy tetszéssel fogadta.

Hámor Béla

Néhány sorban

BÁNK

Az első félév eredményei alapján *Bánk* állomás kollektívája igazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesült az élüzem feltételek teljesítéséért.

A bánki vasutasok még a kitüntetés átvétele után megfogadták: *a kongresszusi verseny során is tartják az élüzem-szintet.* Vállalásukat derekasan teljesítik. A kocsitartózkodás 110, a kocsikihasználás 111, a kocsimozgatás 106 százalékos teljesítésével segítik a vasút őszi forgalmának sikerét.

CELLDÖMÖLK

Háromesztendős múltra tekint vissza a KISZ takarékossági mozgalom a celldömölki fűtőháznál. A pártkongresszus tiszteletére eddigi nagyszerű eredményeiket is túlszárnyalták a fiatalok. Az év első kilenc hónapjának eredményei alapján több mint egymillió forintot írhatnak a takarékossági számlára. Ennek jó részét az 1500 tonna megtakarított szén teszi ki. A többi a javítási költségek csökkentéséből, az OH anyagok felhasználásából adódik.

PÁSZTÓ

A pásztói vasutasok még az őszi csúcsforgalom megindulása előtt komplexbrigád-szerződést kötöttek a szállító felekkel. Ebben vállalták, hogy mindenkor időben értesítik a feleket a kocsik érkezéséről. A szállítók viszont a munkaszüneti és éjszakai rakodásra tettek ígéretet.

Az együttműködés eredménye nem maradt el. 1958 azonos időszakához viszonyítva, 20 százalékkal csökkent a kocsiálláspénz, s minden tényezőnél túlteljesítik a tervet. A kongresszusi versenyben a tehervonatok menetrendszerinti indításával egy hónap alatt 1355 percet takarítottak meg.

Az utazószemélyzet szolgálati óráinak csökkentésével kapcsolatos intézkedések végrehajtásának tapasztalatairól

A szakszervezet elnöksége legutóbbi ülésén megtárgyalta az utazószemélyzet szolgálati óráinak csökkentésével kapcsolatos intézkedések végrehajtásának tapasztalatait.

Köztudomású, hogy a munkásosztály helyzetéről szóló párthatározat alapján rendelet intézkedik az utazószemélyzet szolgálati óráinak csökkentéséről. A rendelet kimondja, hogy *1959 végéig az utazószolgálatot teljesítő dolgozók szolgálati idejét a forgalmi szolgálatnál havi 280, a pontatásnál 253 órára kell csökkenteni.*

A célkitűzéseknek megfelelően, az 1959-re tervezett vonat- és kilométerszint mellett a következő alapelveket kell érvényre juttatni:

a) Az utazószemélyzet szolgálati ideje az előírt arányban csökkenjen.

b) A szolgálati órák csökkenésével egyidőben arányosan csökkenni kell a távolléti időnek, melyet lehetőleg a helyes fordaszervezéssel kell elérni.

c) A szolgálati idő csökkenésével arányosan kell csökkenni az egy főre eső szolgálati kilométernek is.

A rendelet kiadása előtt több telepállomás dolgozóival értekezleten beszélték meg a tennivalókat, ahol a dolgozók kedvezően nyilatkoztak a csökkentésről. Örömmel vették tudomásul, hogy több időt tölthetnek családjuk körében. A rendelet megjelenése óta történt változásról is hasonlóan nyilatkozik az érintett dolgozók nagy része.

Persze vannak olyanok, akik egyoldalúan csak a kereseti lehetőség kis részének elvesztését látják benne. Vannak, akik tudatosan vagy tudatlanul egyrészt eltúlozzák a keresetcsökkenés mértékét, másrészt megfeledkeznek arról, hogy szolgálati idejük sokkal nagyobb mértékben csökkent, mint a keresetük. Ez pedig így van, mert a szolgálati idő csökkentését munkaköri béremelés követte.

Helytelen, ha a keresetcsökkenést a legnagyobb forgalom, vagyis a legmagasabb kereseti hónaphoz viszonyítják, hiszen a vasúti teljesítmények eléggé hullámzóak. A munkaidőcsökkenéssel kapcsolatos keresetcsökkenés országosan személyenként 58 forint, az emelés viszont 88,20 forint. Természetesen helyenként és egyénenként kirívóbb példákat is találunk.

A forgalmi utazószolgálatnál például országosan 22 órával csökkent a szolgálati órák száma. A pécsi igazgatóság területén 33 órával, a kereset 99 forinttal esett. A debreceni igazgatóság területén viszont csökkenés helyett emelkedett az óraszám, s mivel itt is végrehajtották a béremelést, úgy tűnik, mintha fizetésemelés történt volna, nem pedig a szolgálati órák csökkenésével beállott keresetveszteség pótlása. A debrecenieket akkor fogja rosszul érinteni az intézkedés, amikor náluk is végre kell hajtani a szolgálati órák csökkentését.

A rendelet pozitívuma az is, hogy ahol végrehajtották, nincs olyan nagy eltérés dolgozó és dolgozó között a keresetet illetően, mint korábban. Nem lehet ugyanis — mint erre számtalan példa volt — száz órát is meghaladó különbség a dolgozók szolgálati óráinak száma között.

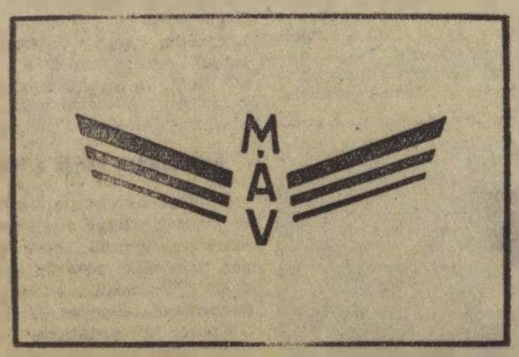
Mint az elnökség elé került jelentés megállapítja, azért is helyes a rendelet, mert a jelenlegi változó illetmény alakulása nem a szolgálati órák mennyiségének, hanem a teljesített kilométernek a függvénye. Az keres tehát jobban, aki a menetidőt nem lépi túl, sőt ugyanannyi kereset mellett több pihenőideje van. Azt is elmondhatjuk az intézkedésről, hogy a szolgálati órák csökkenése mellett — a menetrendszerűség javulása következtében — a változó illetmény megközelítően azonos szinten maradt.

Új MÁV-embléma rendszeresítése

A Hivatalos Lap 46. számában megjelent 125 763 1959. I/3. A. sz. rendelet.

A Magyar Államvasutak területén mind ez ideig különböző típusú, formájú és kivitelű emblémák kerültek alkalmazásra. Ennek következtében a külföldi és hazai vasutakkal, s nem utolsósorban a hazai és külföldi utazó-, valamint szállító közönséggel szemben a Magyar Államvasutak egységét kifejezésre juttató jelvény hiánya zavarólag hatott.

Az Államvasutak egységének szimbolizálására 1960. január 1-től kezdődő hatállyal az alábbi ábrázolású embléma bevezetését rendelem el:

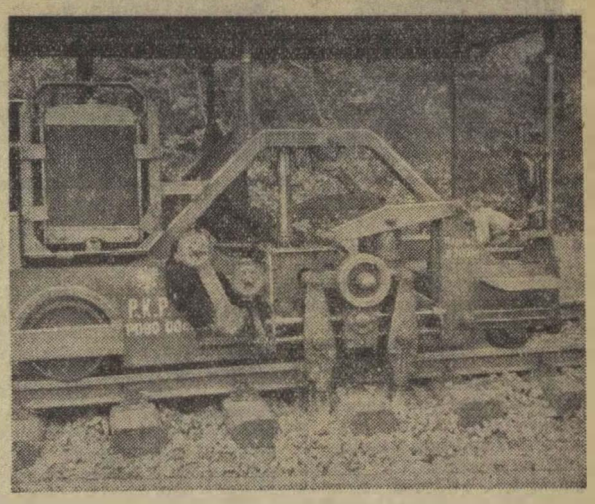


1960. január 1-től kezdődően az Államvasutak egész területén — beleértve az ügyvitel, az adminisztrációs területeket is, ahol az embléma használata elő volt írva (nyomtatványok, jegymináták, igazolványok, menetjegyek, hivatalos feliratok stb.), továbbá vontató és vontatott járóművek, műszaki termékek gyártmányok, MÁV-szabványok, leltári tárgyak, anyagok, létesítmények jelölésére — az itt közölt emblémát kell használni.

Az új embléma bevezetésével kapcsolatban a régebbi időből származó emblémákat megszüntetni, megváltoztatni, átalakítani, vagy újakkal kicserélni — ha ez az eljárás külön költséget jelent, vagy kultúrtörténeti szempontból jellegváltoztatást eredményez — nem szabad.

E rendelkezés nem érinti a vasutas-kitüntetéseken korábban alkalmazott és elfogadott emblémákat.

Németh József s. k.
miniszterhelyettes,
a MÁV vezérigazgatója



Korszerű lengyel aláverőgép.

A szakszervezeti bizottságok figyelmébe!

A 46-os sz. Hivatalos Lapban 126 072/1959. I/2.B. sz. alatt megjelent rendelet összefoglalja a Munka Törvénykönyvének és végrehajtási rendelkezéseinek az áthelyezésre vonatkozó főbb szabályait.

A rendelet 3. pontjának 4. bekezdése (Fontos szabály...) azonban hiányos. Ugyanis nemcsak az szb-ok választott tagjai és póttagjai, valamint az egyeztető bizottságok szakszervezeti tagjainak áthelyezéséhez kell kikérni a felsőbb szakszervezeti szerv hozzájárulását, hanem a szakszervezeti bizalmiak áthelyezéséhez is. A 14/1956/V. 30/MT sz. rendelete — amely a dolgozók munkaviszonyát érintő egyes kérdéseket szabályozza — 38. §-ában kimondja:

a Mt. V. a következő 232/a. §-sal egészül ki:

„232/A. §. A szakszervezeti bizalmit csak a műhelybizottság, illetve a szakszervezeti bizottság hozzájárulásával lehet áthelyezni."

Ez a rendelkezés jelenleg még érvényben van, ezért a 46-os sz. Hivatalos Lapban összefoglalt áthelyezésre vonatkozó szabályokat a Mt. V. 232/A. § figyelembevételével kell alkalmazni.

Bér- és termelési osztály

Ülést tartott a szakszervezet központi vezetősége

A szakszervezet központi vezetősége október 30-án ülést tartott a következő napirenddel:

1. *Időszerű kérdések.* Előadó: *Soproni József* főtitkárhelyettes.

2. *A második ötéves terv vasútra vonatkozó irányelveinek ismertetése.* Előadó: *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes.

Az ülésről a következő lapunkban beszámolunk.

Téli előkészületek Budapest—Déli-pályaudvaron

A Budapest—Déli csomóponton *Kuti József* állomásfőnök kezdeményezésére október 15-én szakmaközi értekezletet tartottak, hogy megbeszéljék a téli felkészüléssel kapcsolatos tennivalókat.

Az állomásfőnök rámutatott, hogy a személyszállító vonatok pontos indítása és fogadása a legfőbb cél. Biztosítani kell a kulturált utazás minden feltételét. Gondoskodni kell a szerelvények időbeni beállításáról, az előfűtésről, a fűtés folyamatosságának biztosításáról.

Tájékoztatta a jelenlevőket arról is, hogy a műszaki kocsiszolgálat és az állomás a jövőben a tároló- és csarnoki vágányok tisztántartását közösen végzi. A D. 4-es számú utasítás XXIV. fejezetében foglaltakat a tél valamennyi hónapjában oktatják. A vonatkísérők részére kiosztották a pótdurrantyúkat. Felkészültek a jelentőszolgálat megszervezésére is.

A hozzászólások keretében *Campen Ernő* térfőnök azt javasolta, hogy a személyvonatok ablakainak mosását a tárolóvágányokon végezzék.

Trecska Imre, a műszaki kocsiszolgálat vezetője elmondotta, hogy biztosítják a kocsik fűtő- és világítóberendezéseinek zavartalan működését, a kocsik karbantartását, tisztítását, fűtési- és világítási berendezéseinek javítását, a lépcsők és feljárók fogantyúinak tisztítását, a lépcsőkről a hó és a jég eltakarítását, a lépcsők homokozását.

Takács József pályamester arról tájékoztatott, hogy az itt-ott még meglevő zúzottkőkupacokat elhordatja, a vízcsapokat időben fagytalanítja és gondoskodik a szigetelt sínek szárazon tartásáról. A készenléti csapatok létszámával kapcsolatban kérte, hogy az igazgatóság a létszám megállapítását ne kizárólag a Meteorológiai Intézet előrejelzésétől tegye függővé.

Takács Kálmán fűtőházfőnök figyelmeztetett a vízdaruk fagytalanítására és a víztelenítő csatornák kitisztítására. Megkezdték a munkálatokat — mondotta — a mozdonyok figyelő- és oldalablakainak rendbehozására, a mozdonyponyvák kijavítására, illetve pótlására, a fagyásnak kitett berendezések megvizsgálására.

Tarnai István párttitkár javasolta, hogy a szerelvények gőzkifúvatása a tárolóhelyen történjék.

Foki István szb-titkár kérte, hogy időben gondoskodjanak az épületek ablakainak javításáról, a téli ruhák kiosztásáról, a meleg ételek és italok kiszolgálásáról. Változtatni kellene a ruhatárkezelők 24/24 órás szolgálatán — mondotta. Megoldásra váró kérdés a vonatkísérők öltözőhelyiségének ügye is.

Budapest Déli-pályaudvaron példás a dolgozók versenyszelleme. Balesetmentesen dolgoznak, teljesítményeik mindig az élüzemszint felett vannak. *Fábián Sándor* és *Morvai Imre* jegyvizsgálók például vezérigazgatói, *Vörös Ferenc* és *Kovács Jánosné* főigazgatói dicséretben részesültek.

A jól dolgozókat írásban dicsérik meg és a másolatokat a szolgálati helyiségekben kifüggesztik.

A mozgalmi szervek és a szakvonali vezetés harmonikusan együttműködik. Az állomás dolgozóinak 93 százaléka szakszervezeti tag és 72 dolgozó jelentkezett politikai oktatásra.

Vannak még természetesen megoldandó feladatok, akadnak hibák is. Azt tapasztaltuk azonban, hogy a pályaudvar politikai és szakmai vezetői látják ezeket a hibákat és igyekeznek azokat a párt irányvonalának és a felsőbb szervek utasításainak szellemében kijavítani, illetve végrehajtani. Eddigi jó munkájuk és a gondos előkészületek biztosítékot nyújtanak arra, hogy a pályaudvar dolgozói a téli forgalom sikeres végrehajtásában legalább olyan példásan helytállnak, mint ahogy azt az idei legnagyobb nyári forgalomban tették.

Hogyan segíthet egy oktatótiszt?

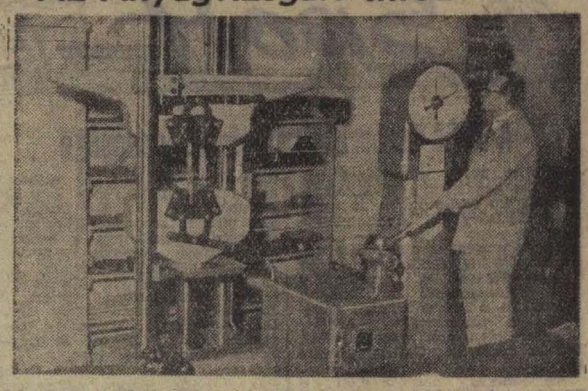
Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása nemcsak több vonat továbbítását jelenti, hanem több szakképzett vasutast is követel. Igy vélekedett *Macsali Károly*, Cegléd állomás oktatótisztje.

Gondolatait tett követte és még a nyáron elhatározta, hogy vonatvezetői és vonatkezelői tanfolyamot szervez.

Fáradozását siker koronázta, mert a kitűzött határidőre 9-en tették le sikeresen a vonatvezetői — és 12-en a kezelői vizsgát.

Jó munkájáért dicséretet érdemel.

Az Anyagvizsgáló Intézetben



Bán Gyula a közelmúltban érkezett 50 tonnás szakítógéppel egy anyag szakítószilárdságát méri.

A színlaboratóriumban Dévai Elemérné és Némethy Ágnes anyagvizsgálók színnedvesség- és hamuvizsgálatot végeznek.

Nagy István anyagtechnikus egy új rendszerű készülékkel golyóscsapágy-zsírok minőségi és tartóssági vizsgálatát végzi. (Kovács Géza felv.)

Örömök és gondok Szentesen

Az utóbbi időben, mint minden jelentősebb csomóponton, *Szentesen* is megsokszorozódtak a feladatok. A korábbi években Szolnok felé naponta két pár tehervonatot közlekedtettek, ma öt pár sem elegendő. Különösen sok mezőgazdasági termék vár elszállításra. A *szegvári* és a *gádorosi* kenderfeldolgozó üzembe naponta 25—30 vagont továbbítanak. Nem is beszélve a cukorgyárak kiszolgálásáról.

Élüzemszint felett

A szentesiek a megnövekedett feladatok ellenére helytállnak. A szegedi igazgatóság területén a hasonló kategóriájú állomások versenyében szeptemberben az első helyen végeztek. A III. negyedévben átlagosan 106,9 százalékra teljesítették az élüzemszintet. Október 1-től 10-ig a személyvonatok 99,8, míg a tehervonatok 88,6 százaléka közlekedett menetrend szerint.

Az sem mellékes, hogy *Virágos Kiss Imre* szolgálattevő 15 fős KISZ-brigádja elnyerte a szocialista brigád címet. A KISZ-brigád több mint hat hónapon át — a pártkongresszus tiszteletére vállalt 104 százalék helyett — 106 százalékra teljesítette tervét.

Baj van a pótkocsik fűtésével, világításával

Az eredményekre joggal büszkék. Van azonban valami, ami nagy gondot okoz az állomás vezetőinek és a mozgalmi szerveknek egyaránt. A téli felkészülésről van szó. Maholnap beköszönt a tél, s Szentesen, elsősorban a személykocsik világítását és fűtését illetően, a téli felkészülés még sok kívánnivalót hagy maga után.

Mi ennek az oka? Talán megfeledkeztek erről a fontos feladatról?

— Nem feledkeztünk meg — mondotta *Papp Zoltán* állomásfőnök. — *Mi időben megtettük az előkészületeket. Már október elején megkezdtük a D—4-es utasítás oktatását. Különösen nagy gondot fordítunk az elsőtelesek oktatására. A pályafenntartás is időben átvizsgálta az épületeket, s ahol hibát észleltek, kijavították. Gondoskodtunk már védőitalokról, a szükséges homokról. Sajnos, a motorvonatok pótkocsijainak fűtésén és világításán a motorszín nem tud segíteni.*

A kérdésre a motorszínben kerestünk választ. Mint kiderült, azért nem tudták eddig megoldani a pótkocsik fűtését és világítását, mert kevés az akkumulátor és a kályha. A BX-sorozatú pótkocsik — a múlt évben 14 darabot kaptak Pécsről — kályha nélkül érkeztek. Hogy miképpen fogják fűteni ezeket a kocsikat, azt egyelőre nem tudják.

Az állomás vezetőinek nagy gondot okoz a 30 újfelvételes — többségük fékezőként dolgozik — melegruhával, bundával való ellátása is. Ha hideg teliünk lesz, vajon hányan állják meg helyüket, s hányan fordítanak hátat a vasútnak emiatt?

Ezek a panaszok sürgős orvoslásra várnak.

Kaposvári fiatalok eredményei

Augusztus elején 12 ifjúsági brigád alakult a kaposvári fűtőházban. A brigádok a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy balesetmentesen dolgoznak, mindig menetrend szerint közlekednek és a tüzelőanyaggal is takarékosan bánnak.

Legeredményesebben *Aracsi József* öttagú lakatosbrigádja dolgozik. A javításoknál például alig használnak fel új anyagot. A fűtőház fiataljai egyébként 1957-ben vállalták, hogy évenként 75 000 forintot takarítanak meg. Ezzel szemben a múlt évben 88 000, az idén a III. negyedév végéig 87 000 forint a megtakarításuk.

Vasgyűjtés a gazdasági vasutaknál

Köztudomású, hogy iparunk anyagellátása szempontjából nagy jelentőségű a vashulladék gyűjtése. Ezen a téren örvendetes fejlődés tapasztalható a gazdasági vasutaknál. Tavaly 242 tonnát szolgáltattak be, az idei gyűjtés már közel jár az 500 tonnához. Ennek 60 százalékát a *mezőhegyesi* és a *dombóvári* szertár továbbította a begyűjtő vállalathoz.

A jó eredmények annak tulajdoníthatók, hogy a gazdasági vasutaknál pontosan bonyolítják le a selejtezéseket. Igy az üzemen belül nem használható visszanyert anyagokat értékesíteni lehet. Ez nemcsak az eladónak jó, de a népgazdaságnak is hasznos.

Követésre méltó módszerek Zalaegerszegen

Milyen a szakszervezeti munka nyilvánosság? Erre a kérdésre kerestük a választ *Zalaegerszeg állomáson*. Már az első benyomások azt sejtették, hogy Egerszegen élénk szakszervezeti élet folyik. *Miből állapítottuk ezt meg?* Az agitáció nyilvános fórumából, a friss, aktuális cikkeket tartalmazó faliújságból, amelyet központi helyen, a fedett peronon helyeztek el.

ÉLŐ FALIÚJSÁG

Miről olvashatunk a faliújságon? Egy cikk a szocialista brigádok működéséről ad tájékoztatást. Másik arra hívja fel a szervezett dolgozókat, hogy becsülettel álljanak helyt a kongresszusi műszakban, amely október 20-tól november végéig tart. Szeptember végéig 30 dolgozó részesült rendkívüli, 13 pedig alapszabály szerinti segélyben — olvashatjuk. Közvetlen szomszédságában egy néhány soros cikkecske az üdüléssel foglalkozik.

Tudnivalók a társadalombiztosításról címmel egy cikk a TT-munkát ismerteti. Nagyon érdekes, ahogyan a bizalmiak versenyével foglalkoznak a faliújságon. A szakszervezeti bizottság ugyanis versenyt hirdetett a bizalmiak között. Két szempontot vesznek figyelembe. Az egyik: milyen eredményt érnek el a bizalmiak a termelésben, a másik: hogyan végzik bizalmi teendőiket. Ezeket pontozzák és a verseny eredményét havonként közli a faliújság.

Ugyancsak a peronon helyezték el a kongresszusi verseny eredményét és az élenjárók fényképét tartalmazó versenytáblát. Ottjártunkkor nemcsak vasutasok, hanem a vonatra váró utasok is érdeklődéssel szemlélték.

Jó a kapcsolatuk a megyei sajtóval is. A *Zalamegyei Hírlap* gyakran közöl riportot, tudósítást, híreket az állomás életéről.

A BIZALMIAK TEVÉKENYSÉGE

Nagy gondot fordít a szakszervezeti bizottság a szóbeli agitációra is. Ez a bizalmiakon keresztül történik. Mint *Tasi István* szb-titkártól megtudtuk, a bizalmiakkal havonként kétnapos megbeszélést tartanak. Ezen az időszerű kérdések, a vasút előtt álló feladatok mellett a szolgálat közben felmerült problémákat is megbeszélik. A bizalmiak rendszeres tájékoztatásával elérték, hogy azok nemcsak a tagdíjak beszedésével foglalkoznak, hanem agitátorává, szócsövévé váltak a szakszervezetnek.

Jórészt a bizalmiak munkájának tulajdonítható az is, hogy az általános iskola VII. és VIII. osztályába 45, az esti tanfolyamokra pedig 126 dolgozó jelentkezett.

100 SZÁZALÉKOS SZERVEZETTSÉG

A fentiek mellett talán még azt is említsük meg, hogy a csomóponton hónapok óta 100 százalékos a szervezettség. S amire joggal büszkék a szakszervezeti bizottság tagjai, az idén 6 tagjelöltet — köztük bizalmiakat is — adtak a pártszervezetnek.

Ezek a példák is bizonyítják, hogy Zalaegerszeg állomáson — noha még akadnak apróbb hiányosságok — jó úton jár a szakszervezeti bizottság.

Miért nem tudják teljesíteni kongresszusi vállalásukat a kisbériek?

Kisbér állomás dolgozói 1958 második felének jó munkájáért vezérigazgatói elismerésben részesültek. Az 1959-es év is jól kezdődött. Éppen ezért a kongresszus tiszteletére bátran vállalták az élüzemszint túlteljesítését.

A nyári menetrend bevezetéséig 108 százalékos eredményt értek el, de utána

megszakadt a sikersorozat.

Június óta a kocsitartózkodásban és a tehervonatok tartózkodásánál alig érik el a 85 százalékot.

Mi ennek az oka?

A kérdésre *Nemes Rezső* állomásfőnök válaszol.

Dolgozóink nem hibáztathatók a gyenge eredményért.

A hiba gyökerét a menetrend szerkesztésében látom.

A kezelő tehervonatok nappal közvetlen a személy csoportok előtt érkeznek. Különösen kedvezőtlen a 2862-es helyzete, amely 15,30 körül érkezik.

A személyvonatok miatt 16 óra előtt nem tud kezelni, tehát fél óra, néha ennél is több tétlenséggel telik el. Utána sem lehet gyorsan elvégezni a tolatást, mert a kisbéri és az átmenő elegyeket Székesfehérvár nem egy csoportban küldi. Gyakran előfordul, hogy még a zárfék is kisbéri elegy.

A tervben megszabott kocsitartózkodási idő túllépése is egyrészt abból adódik, hogy

sokáig vesztegelnek Kisbéren a tehervonatok.

De növekszik az idő azáltal is, hogy egyes vállalatoknál még nem sikerült elérni, hogy éjjel valamint a munkaszünetes napokon is rakodjanak. Különösen a BELSPED-del van sok baj.

Velük fordult elő az is, — nem először — hogy egy vagon cement kirakását sötétedés miatt félbehagyták. Erről senkinek nem szóltak és a kocsit az éjszakai kezelő tehervonatba besorozták.

A kocsi két hétig futott feleslegesen.

Megjárta Hegyeshalmot, Ferencvárost. Komáromot, míg újból visszakerült.

Rontja a kocsitartózkodást az is, hogy a túlterhelt szerelvény 10-15 vagonból mindössze kettőt-hármat vesz fel. Olyan eset is előfordult már, hogy a pápai fűtőház félnapos késéssel küldte a gépet.

Lehet-e a kisbériek panaszát orvosolni?

Lehet és kell is, hiszen azok a kocsik, amelyek az említett okok miatt ácsorognak, nemcsak a kisbériek, hanem a vasút összteljesítményét is lerontják.

Készül a Vasúti Értelmező Szótár

A szocialista fejlődés nyomán örvendetesen fellendült vasúti szakirodalom, a szovjet tapasztalatok átvétele igen sok új fogalom, kifejezés kialakulását eredményezte. Az eleven szakirodalmi tevékenység, s főleg a szovjet szakmunkák magyarra fordítása egész sor eddig tisztázatlan fogalmi kérdést vetett fel.

Emiatt felmerült a vasúti szakkifejezések egységes meghatározásának és a fogalmi bizonytalanságok megszüntetésének szükségessége. Ilyenirányú munka folyik a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben az értelmező szótár összeállításával. A szótár célja: a vasúti kifejezések jelentéseinek egységes meghatározása a vasutas dolgozók, valamint a vasúton kívülálló, de a vasútüzemmel közelebbi kapcsolatba kerülő dolgozók egyöntetű tájékoztatása. Ez a cél eldönti a szótár általános jellegét is.

Az a körülmény, hogy feladata a vasúti kifejezések jelentéstartalmának meghatározása, háttérbe szorítja a nyelvi szótárakkal szemben támasztott követelményt, hogy egyben nyelvtani, nyelvhelyességi ismertetéseket is adjon. Főhangsúly a könnyen érthető szakmai tájékoztatáson van, alapvonásaiban tehát *a Vasúti Értelmező Szótár tájékoztató jellegű szakszótár lesz, amely a vasúti szaknyelv szókészletét illetően teljességre törekedve adja az egyes kifejezések magyarázatát.*

A szakirodalomban előforduló, de nyelvhelyességi, vagy szakmai szempontból kifogásolható kifejezések tekintetében a szótár feladata lesz rámutatni arra, hogy a kifogásolt kifejezés helyett, melyik helyes kifejezés használata kívánatos.

Sport

A BVSC úszószakosztályának ünnepsége

Október 27-én bensőséges ünnepséget rendezett a BVSC úszó- és műugró szakosztálya az egyesület Thököly úti klubhelyiségében.

Az ünnepségen, amelyet abból az alkalomból rendeztek, hogy számot adjanak a szakosztály idei eredményeiről és megjutalmazzák a lebjobbakat, megjelent a szakosztály apraja-nagyja. Jelen volt számos szülő, köztük Marosán György elvtárs is.

Az ünnepség kezdete előtt a BVSC elnöksége uzsonnát adott a gyermekeknek, majd negyed hét tájban Major Miklós, a szakosztály intézője beszámolt az 1959. évi eredményekről.

A beszámolóból érdemes néhány adatot kiragadni. A szakosztály versenyzőgárdája az idén 50 méteres uszodában rendezett versenyeken 291 egyéni és 19 váltó számban indult. Az egyéni számokban 82 első, 52 második és 34 harmadik, míg a váltószámokban 6 első, 5 második és 4 harmadik helyezést értek el. A legjobb teljesítményt a tehetséges Lenkei Ferenc nyújtotta. Amelyik versenyen rajthoz állt — szám szerint 26 alkalommal —, az első helyen végzett. A fiatalabb generáció közül Orlai G., Turóczy E., Marosán Gy., Bodóki Cs., Szál. ért el figyelemre méltó eredményt.

A rövid beszámoló után Szabó Pál, a BVSC elnöke ajándéktárgyakkal jutalmazta meg az úszásban és a tanulásban egyaránt jó eredményt elért versenyzőket. Értékes jutalmat kapott a többi között az örökifjú, negyvenszeres magyar bajnok, Zságot Irén is.

A díjkiosztás után a gyerekek rövid kultúrműsorral szórakoztatták versenyzőtársaikat, a „békákat” és a szülőket.

IFJÚ BAJNOKOK

A BVSC ifjúsági vízilabda-csapata az idei bajnokságban nagyszerű teljesítményt nyújtott. Veretlenül nyerték az újonc és ifjúsági bajnokságot, s ugyancsak elsők lettek a tartalékbajnokságban. A csapatnak és vezetőinek Mrovcsák József, a sportosztály vezetője kis ünnepség keretében adta át a megérdemelt tiszteletdíjakat. Képünkön az ifjú bajnokok. Felső sor balról jobbra: Szita János szakosztályvezető, Szabó, Csillag III., Petik, Gyerő II., Gyerő I. és Laki Károly edző. Alsó sor: Szente, Togyeriska, Belle és Berend.

(Hemző Károly felv.)

Vasutas sportolók bajnoki versenyeken

Vívás:

Az országos vasutas vívóbajnokságot október 17-én és 18-án bonyolították le a BVSC Tanács körúti vívótermében. Az idei bajnokság — csak I. és II. osztályú versenyzők indulhattak — mind a három fegyvernemben színvonalas küzdelmet hozott. Eredmények. Férfi tőrben bajnok: Pap Csaba (BVSC), 2. Náray (BVSC), 3. Boros (BVSC), 4. Demecs (Szolnoki MÁV). Női tőrben bajnok: Székelyné, 2. Kovácsné, 3. Szabó, 4. Trupkovics (mind BVSC). Kardban bajnok: Biró, 2. Skaliczky, 3. Detre, 4. Dávid (mind BVSC).

Atlétika:

Az atlétikai váltóbajnokságokon eredményesen szerepeltek a BVSC, a Pécsi VSK és a Makói VSE atlétái. A BVSC női ifjúsági vágtázói a 4x100 m-es váltóban 49,5 mp-es eredménnyel, a 4x200 m-es váltóban pedig 1:45,9 perces új országos ifjúsági csúccsal bajnokságot nyertek. A csapat tagjai: Rákár J., Rákár M., Rózsavölgyiné és Such. Ugyancsak bajnokságot nyert a Pécsi VSK 4x800 m-es — Verbőczi, Honti, Jenczer és Kiss összetételű — fiú serdülő váltója is. Ezenkívül a BVSC 3 harmadik és 1 ötödik, a PVSK 1 harmadik és 2 negyedik, a Makói VSE pedig 1 második és 1 negyedik helyezést szerzett.

Asztalitenisz:

Berczik Zoltán, a Vasútépítő Törekvés Európa-bajnok asztaliteniszezője az idén sorrendben negyedszer nyerte meg az asztalitenisz Tizek-bajnokságát. Az ifjúsági versenyzők is kitűnően szerepeltek. Rózsás Péter az első, Bilinszky a harmadik, Biró pedig a negyedik helyen végzett.

Sakk:

Két hétig tartott a női országos egyéni sakkbajnokság. Az idei bajnokságon nagyszerűen szerepeltek a vasutas versenyzők. Sillyené Hö...h Irén nagyszerű szereplés után 9 ponttal megérdemelten szerezte meg a bajnoki címet. Mögötte második helyen Honfiné végzett 8,5, a harmadikon Bilekné 7,5 ponttal. Mindhárman a Vasútépítő Törekvés versenyzői. Gratulálunk!

Labdarúgás:

Novák Dezső, a Szombathelyi Haladás 20 éves balhátvédje október 25-én a svájciak elleni válogatott mérkőzésen húzta fel magára először a nagyválogatott címeres mezét. Novák bemutatkozása sikerrel járt.

Ha a fiatal játékos nem bízza el magát, s a bajnoki mérkőzéseken a klub színeiért is úgy harcol, ahogy azt a szakemberek és a szurkolók elvárják tőle, még sokáig tagja maradhat a legjobb magyar tizenegynek.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest, VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Ahol jó az együttműködés

Gyöngyös állomásról még a jelenlegi időszakban is sok gyümölcs és romlandó küldemény indul. A küldemények nagyobb része exportra kerül. Ezért az idejében történő berakás, a vonatok összeállítása gondos munkát követel a szűk állomáson.

Növelte a nehézségeket, hogy szeptember 28-tól október 20-ig pályafelújítás miatt 7-13 óráig vágányzárt vezettek be Vámosgyörk és Gyöngyös között.

A szakvonal, a mozgalmi szervek és a dolgozók összefogása azonban úrrá lett az akadályokon. Jó kapcsolatot építettek ki a fuvaroztató vállalatokkal is és ennek eredményeként sikerrel bonyolították le a nagy forgalmat.

Bakó János
miskolci igazgatóság

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

46. számból: 125 273/1959. I/2. B. A fiatalkorúak kisegítő munkaerőként való foglalkoztatásáról szóló 121 436/1958. I/4. A. sz. rendelet módosítása és kiegészítése.

125 923/1959. I/2. B. Az egészségre ártalmas munkahelyeken dolgozó ipari tanulók gyakorlati oktatási munkaideje.

124 922/1959. I/3. A. A vendégszobák igénylése, használatának nyilvántartása és az üzemben tartott vendégszobák jegyzéke.

126 072/1959. I/2. B. Az áthelyezésre vonatkozó törvényes rendelkezések betartása.

126 292/1959. I/2. B. A dolgozó anyák rendkívüli fizetés nélküli szabadsága.

47. számból: 126 327/1959. I/2. B. Vasútorvosi alkalmassági követelmények a jegyvizsgáló beosztásnál.

127 629/1959. I/3. A. Burgonya és alma fuvarozásának szabályozása.

118 931/1959. I/6. C. A MÁV lakóépületek és lakások fenntartásáról szóló végrehajtási utasítás kiegészítése.

Tájékoztató a közületek 1960. évi hírlapmegrendeléséről.

Erre is adni kell!

A vonatablakból kinéző utas újabban szép, tiszta, új, vörös szalaggal ékesített sapkájú vasutasokat is láthat. Ez éppen úgy szolgálati jelvény, mint a forgalmi szolgálattevők vörös sapkája. Illenék, hogy a szolgálattevők vörös sapkája is ilyen szép és tiszta legyen, ha már nem is új.

Némelyik vörös sapka elszomorító látványt nyújt. Poros, piszkos, olajfoltos, zsíros, félig vagy egészen leszakadt róla a sapkajelvény. Látszik, hogy „szolgálaton kívül”, valahol a szekrény tetején porosodik.

Ilyen sapkában biztosan nem menne végig egy forgalmista sem az utcán. De hát akkor miért áll ki ilyenben a vonat elé? Sokan látják, figyelik és meg is szólják érte. Ha ismerik, akkor őt, ha nem ismerik, akkor valamennyiünket, vasutasokat.

Csikhelyi Béla
Kaposvár

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Kucsera Ferenc Balinka. Köszönőlevelét illetékes helyre továbbítottuk.

Verok Vilmosné Szeged, Tótka Károly Szeged, Tóth István Piliscsaba, dr. Horváth Károly Budapest, Héczey László Kazincbarcika. Leveleiket helyhiány miatt közölni nem tudtuk.

Behán Rózsa Kazincbarcika, Várnai László Pécs, Sziládi Sándor Szeged, Szentgáli István Gyöngyös, Bakó János Miskolc, Hámor Béla Budapest, dr. Horváth Károly Budapest, Uglyai Sándor Miskolc, Csomor János Szolnok. Leveleiket, cikkeiket, tudósításaikat lapunk szerkesztésénél felhasználjuk.

Pataki József Orosháza. Levélben válaszolunk.

Hozzászólás „A szakszervezeti aktívák esti oktatásának előkészítéséről” c. cikkhez

A szegedi területi bizottság a szakszervezeti aktívák oktatására vonatkozó intézkedéseket nem sokkal a választások után megtette. Szükségesnek tartotta viszont azt is, hogy az oktatások beindulása előtt a szakszervezeti aktívákat, az esti tanfolyamok vezetőit még egyszer összehívja. A tanácskozáson értékelték a múlt év oktatási tapasztalatait és megszabták a feladatokat.

A tavalyi tapasztalatok alapján szeretném néhány kérdésre felhívni a figyelmet.

Biztosítsuk az aktivitást

Véleményem szerint minden oktatási formán az agitatív előadáson túl feltétlenül aktivizálni kell a tanfolyam hallgatóit, hogy a hozzászólásaik, gyakorlati tapasztalataik segítséget adjanak elsősorban a szakszervezeti munkában még tapasztalatlan aktíváknak. A múlt évben tartott egyes tanfolyamokon baj volt az aktivitással. (*Például a bér-, a termelési- és az újítási tanfolyamokon.*) Az aktivitás biztosítása jórészt a tanfolyamvezetőkön múlik. Helyes módszer, ha egy-egy kérdést a hallgatók oldanak meg.

Nagyon fontos, hogy a tanfolyamok létszáma lehetőleg állandó legyen. Ne tűrjük, hogy az előző évekhez hasonlóan a hallgatók állandóan cserélődjenek.

El kell érni a tanfolyamokon, hogy megválaszolatlan kérdés ne maradjon. Az előadó lehetőleg azonnal, vagy legkésőbb a következő oktatási napon adjon választ a hallgatóknak.

Helyesnek tartom az oktatási bizottságok aktivitását. Különösen a nagyobb szakszervezeti bizottságoknál nélkülözhetetlenek ezek.

Tavaly néhány helyen a tanfolyamvezetők sem látták el lelkiismeretesen a feladatukat. Voltak, akik a kezdés időpontjára nem jelentek meg az oktatáson. Ilyen eset egy-két helyen a tanfolyam megszűnését eredményezte. A tanfolyamvezetők helyes hozzáállása fél sikert jelent.

Változatos tematikát

Mi, a szegedi területi bizottság aktívái szükségesnek tartjuk azt is, hogy az oktatási tematika változatos, vonzó, érdeklődést kiváltó legyen. Ez legkönnyebben gyakorlati példák ismeretével érhető el.

A most induló haladó tanfolyamokon részt vesznek a szervező titkárok, a műhelybizottsági titkárok, akiknek jelenléte egyrészt a hallgatósággal, másrészt az egész tagsággal tartott kapcsolatukat erősíti és bizonyára segíteni fogja az oktatás sikerét is.

Reméljük, hogy a tanfolyamok is segíteni fogják az előttünk álló szállítási feladatok maradéktalan teljesítését, a kongresszusi vállalásaink és az őszi forgalom sikerre vitelét.

Sziládi Sándor

Mikor oldják meg Berentén a térvilágítást?

Berente szénpályaudvar a miskolci igazgatóság egyik legnagyobb forgalmú állomása. Dolgozói ennek ellenére élüzemszinten dolgoznak. Van azonban egy panaszuk. Már négy éve kérik, hogy világítsák ki megfelelően az állomást, mert a sötétség egyrészt növeli a baleseti veszélyt, másrészt hátráltatja a munkát. A IX. sz. őrhelyen például egyáltalán nincs villanyvilágítás.

A villanyáram hiánya miatt a II. sz. őrhelyen sem tudják használni a hangos bemondót, pedig az nagymértékben meggyorsítaná a tolatócsapat munkáját.

Uglyai Sándor
Miskolc

HÍREK

Ez a méreg...!

Statisztika szerint Rio de Janeiróban 36 000 kg kávét fogyasztanak el naponta. Szép fővárosunkban talán még nem fogy ennyi, de nem járhatunk messze a brazil rekordtól.

Én is szeretem, te is szereted, ő is szereti... a kávét. Megszoktuk, mint a „cariokák” „a yerba mátét” (brazil polgár a a kávét). Megszoktuk, hogy a csinos presszós nő nyúl a finomra őrölt kávéért. Aztán a kifőzött zaccért, meg, hogy a gép sistereg, na meg azt is, hogy töltögeti, felezi, mellécsurgatja a duplát.

Megszoktuk, de azt már nem akarom és nem fogjuk megszokni, ahogy újabban főzik a pesti „cafesinhot”.

Több helyen láttam, de a déli-pályaudvari utasellátóben megfigyeltem.

Borus idő volt és derűs kedvem. Kérek egy duplát — mondtam. Adtam a pénzt és kaptam a blokkot. Adtam a blokkot és kaptam a ... nem, ez nem volt kávé. A nő nem nyúlt a kávéért, nem nyúlt a zaccért, nem sistergett a gép és nem csepegett a kávé. Ehelyett a henger mögül felvett egy poharat, melyben gyanús, barnás folyadék volt. Egy vékony fényes cső alá tartotta, melyből úgy ömlött a gőz, mint egy mérges mozdonyból. Erre habos lett, szép habos és jó langyos az a bizonyos valami.

Szóvátettem... A szép főzőnő meg azt, hogy én szóvátettem ezt. Hanggal ő bírta jobban. Közben az jutott az eszembe, hogy hátha igaza van. A meleg ugyanis ártalmas a gyomornedvekre a fogzománcra. A koffein meg egy veszedelmes méreg.

Ez a méreg!

— **Munkásakadémia kezdődött** Sztálinvárosban október 22-én. Az első előadás címe: „Mit tudtak az emberek az ókorban a világról?”

— **Kongresszusi műszakot tartanak** október 30-tól Zalaegerszeg forgalmi és kereskedelmi dolgozói. Tíz túlsúlyos irányvonat továbbítását vállalták.

— **Megkezdődött az általános iskola VII. és VIII. osztályában** a tanítás Szombathely állomáson. Az iskola szervezésében Németh László SZB kultúrfelelős végzett példamutató munkát.

— **Két évfolyammal indult a munkásakadémia** a Szombathelyi Járműjavítóban. Az első évfolyamra 94, a másodikra 92 dolgozó jelentkezett. A mozgalmi szervek vezetői és a műszaki vezetők részére üzemgazdasági tanfolyamot szerveztek 88 fővel.

— **60 dolgozó jelentkezett** az általános iskola esti tagozatára a Miskolci Járműjavítóban. A tanévnyitót október 6-án tartották.

1200 vagon cukorrépát várnak a bonyhádi állomásra. A vasutasok felkészültek fogadására és továbbszállítására.

— **Munkásakadémia nyílt Miskolcon** 160 fő részvételével. A hallgatók zöme jegyvizsgáló.

— **Korszerű ebédlőt avattak** a Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozói. Az ebédlőben naponta 1000 dolgozó étkezhet.

— **Több túlsúlyos irányvonatot továbbítanak** a ferencvárosi fiatalok a tíznapos kongresszusi műszak alatt.

— **701 350 forintot takarítottak** meg az Északi Járműjavító fiataljai a kongresszusi versenyben.

— **Kirándulást szerveztek** a Nyugati pályaudvar fiataljai Kötegyánra, ahol találkoztak a tsz-fiatalokkal és közös kultúrműsort adtak.

— **„Ifjúság a szocializmusért”** próba letételére készülnek a Landler Járműjavító fiataljai. Eddig 370 fiatalt vontak be a KISZ oktatásába.

— **Több mint 6000 forintot takarított** meg a barcsi fűtőház 21 KISZ-fiatalja a fürdőépítésnél végzett társadalmi munkával és a régi csavarkapcsok megjavításával.

— **Emléklapot küldtek Hruscsov elvtársnak** a bátaszéki fűtőház dolgozói, melyben köszönetüket fejezik ki azért a fáradságot nem ismerő munkáért, amelyet a béke fenntartása érdekében amerikai útja során kifejtett.

— **Korszerűsítik a sárándi állomást** közel félmillió forintos költséggel. Az állomásfőnök összkomfortos, folyóvizes lakást kap. Átépítik a forgalmi irodát is. Az átadási határidő november 30.

— **Megindult a levelező oktatás** a celldömölki járás iskoláiban. A vasutas pályaépítők kérésére a celldömölki nevelők hetenként háromszor Devecserbe utaznak, s a helyszínen, kultúrkocsikban oktatják a vasutas dolgozókat.

— **Az összes állomásépületeket** tatarozzák a jövő év végéig Hegyeshalom—Győr között. A hegyeshalmi határállomás korszerűsítése már megkezdődött.

— **Jól sikerült divatbemutatót** tartott a Vörösmarty téri Állami Áruház a Vasúti Főosztály szakszervezeti nőbizottságának rendezésében. A divatbemutató után klubestet tartottak, a résztvevők száma meghaladta a 300-at.

— **Tatarozzák a Vásárhely-népkerti vasútállomást,** amely Hódmezővásárhely egyik legszebben kiképzett épülete. Az egyik várótermet új, népi jellegű bútorokkal rendezik be.

— **Bővítik a Szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV vasöntödéjét.** A korszerűsítés után az öntöde acélöntésre is alkalmas lesz. Ezzel lehetővé válik több olyan munka elvégzése Szegeden, amit eddig Budapestre kellett szállítani.

— **November 7-e méltó megünneplésére készül a Központi Vasutas Énekkar** Lukin László vezetésével. Az énekkar több vidéki városba is ellátogat.

— **Az operabérletek iránt nagy volt az érdeklődés a vasutas dolgozók körében.** Az Északi Járműjavítóban 124, Nyugati pályaudvaron 56, Keleti pályaudvaron pedig 26 bérletet adtak el a közönségszervezők.

— **A MÁV-szimfonikusok III. bérleti hangversenyére november 6-án,** a IV. bérleti hangversenyre pedig november 30-án kerül sor.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném balatonboglári** 3 szobás (előszoba, konyha, éléskamra, vécé, vízvezetékes) lakásomat budapesti 2 szobás lakásért. Cím: Ács János főintéző, Balatonboglár, Dózsa György u. 79.

— **Elcserélnék egy Gyáli út** 13/a. alatti két szoba, fürdőszobás MÁV főbérleti lakást, valamint Kispest, Wekerle-telepen levő két szoba, kamra, vécé földszintes, kertes főbérleti lakást egy Budapest belterületén levő három szoba, hall, személyzeti szobás főbérleti lakással. Marsi Tibor intéző, telefon: 35-95 v. 141-862.

— **Elcserélném személyzeti szobás társbérletemet** nagyobbra, vagy egy szoba komfortosra megegyezéssel. Érdeklődni lehet fél 9-től du. 3 óráig 220-660/318-as mellékállomáson.

— **Nagykanizsai 2 szoba,** konyha, fürdőszoba és összes mellékhelyiségekből álló MÁV-lakásomat elcserélném hasonló budapesti lakással. Cím: özv. Laza Györgyné, Nagykanizsa, Oswald József u. 4. sz.

— **Elcserélném 2 szobás,** komfortos, ipari áramos MÁV-lakásomat, hasonló 1 szobás lakásra (ha a kisebbik szobában 4 tagú család albérlőként maradhat), vagy 2 darab 1 szobás lakásra, Budapest területén bárhová. Bp., XIII., Mauthner S. u. 137. III. 21.

Gyakorlati szakember

— *Honnan tudod, fiacskám, hogy oda kell a hóvédő?*
= *Ott szoktunk hóembert építeni.*

Felkészülés a télre

— *Újszerű szociális létesítményünk. Hófúvás miatt ugyanis itt szokott elakadni a legtöbb vonat.* (Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. NOVEMBER 16.

Bánhegyi József, a Landler Járműjavító esztergályosa brigádjával a kongresszusi versenyben is helytáll. A vállalt 106% helyett 112%-ra teljesítik tervüket. (Kovács Géza felv.)

A pártkongresszus tiszteletére

Rákosrendezőn a kongresszusi műszak idején

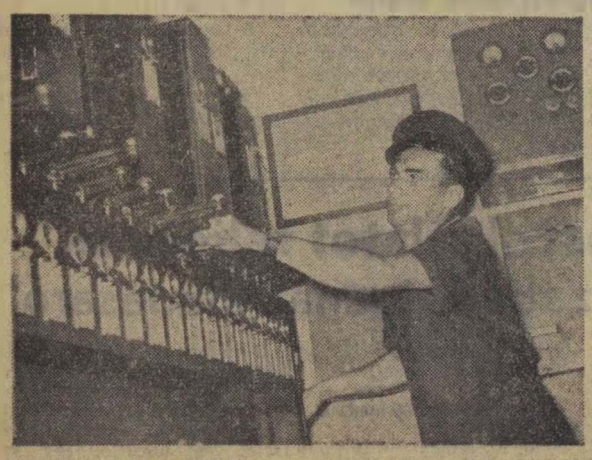
Rákosrendező pályaudvaron már 1957 tavaszán megindult a versengés a túrok között. A verseny, amely azóta megszakítás nélkül folyik, az idén hirtelen nagy fává terebélyesedett. A márciusi párthatározat után úgy határoztak, hogy *18,5 órával csökkentették az idegen kocsik tartózkodási idejét.* 112 480 kocsiórát sikerült megtakarítaniuk, ami valutában is jelentős összeg.

— És az élüzemszint? Vajon sikerült-e teljesíteniük?

— *Igen, sikerült* — mondotta *Boros Bálint* szb-elnök. — *Pedig a zöldáruk miatt szeptemberben és októberben nem igen lehetett terhelni a kocsikat, vonatokat. A III. negyedévben mégis átlag 103,7%-ot értünk el. Ez 7 tizeddel jobb az élüzemszintnél. Október havi eredményünk ennél is jobb. A tervet 104,3%-ra sikerült teljesíteni.*

Hogyan érték el éppen a legnehezebb időszakban, az őszi forgalom kezdetén ezeket a nagyszerű eredményeket?

— *Nem volt könnyű* — vette át a szót *Kurucz Károly* állomásfőnök. — *Azért nem, mert ebben az időszakban volt olyan nap, amikor 3000 kocsi futott be a pályaudvarra. Ilyen nagymennyiségű kocsit pedig nem gyerekjáték feldolgozni. A túrok azonban derekasan dolgoztak. Október 24-én például 2875 kocsit gurítottak.*



Szalóki István rendelkező szolgálattevő I-es túrját tartják legjobbnak Rákosrendezőn. (Kovács Géza felv.)

A siker „titka"

Miben látom a siker titkát? Egyrészt abban, hogy a szakszervezeti bizottság, a műhelybizottságok és a bizalmiak mindig eredményesen mozgósítják a dolgozókat a feladatok, a tervek teljesítésére — mondja az állomásfőnök. — Másrészt a most folyó verseny egészséges, a feltételek reálisak. Augusztusban és szeptemberben *Szalóki István I-es*, októberben pedig *Szauter Tibor III-as* túrja végzett az első helyen.

A szolgálattevők, a kocsirendezők, a váltóőrök, a saruzók és a pályaudvar többi dolgozójának lelkes, áldozatkész munkájáról oldalakon keresztül lehetne a példákat sorolni. De nem szükséges. Hiszen a riportban közölt tények és számok is fényesen bizonyítják, hogy Rákosrendezőn helytállnak a kongresszusi versenyben.

Befejezésül csupán még annyit szeretnénk megemlíteni, hogy a termelő üzemekhez hasonlóan november 1-től kongresszusi műszakot tartanak. Vállalták, hogy a műszak alatt a napi átlag 2600 kocsibefutás esetén a pályaudvar hibájából vonatfeltartás és feloszlatás, vagy ahogy ők mondják, dugulás nem lesz.

Kétmillió forintos pótfelajánlás a ferencvárosi fűtőháznál

A ferencvárosi fűtőházban is figyelemre méltó eredmények születnek a kongresszusi verseny során.

— *Ilyen teljesítményekre nálunk még nem volt példa.* — mondja *Matusz András* fűtőházfőnök — *691 000 százelegytonna kilométert teljesítettünk terven felül. Ezt úgy értük el, hogy minden mozdonybrigád az előírtnál 30 százalékkal több terhet vitt. Így a mozdonyok átlagterhelése a júliusi 830 tonnáról októberre 881 tonnára emelkedett.*

Kedvezően alakult a fűtőház hasznos kilométermutatója is. Júliusban 180 000 kilométert mutatott az értékelés, ami októberre 192 000 kilométerre növekedett. A szénmegtakarításban 113,3 százalékos eredménnyel büszkélkedhetnek.

A fűtőház dolgozóiban még soha nem volt ilyen előrehaladási akarat, mint éppen napjainkban — jegyzi meg *Huszár József* szb-titkár. *Csak egy példa: 1959-ben 50 százalékkal több újítást nyújtottak be, mint tavaly.*

A mozdonyjavító szolgálatnál a felajánlásokból származó megtakarítás 100 669 forint. A brigádok kisorozás nélküli javítással 194 400 forintot takarítottak meg.

A most folyó kongresszusi műszakban *további 2 millió forint megtakarításra tettek felajánlást a fűtőháziak. Az ifik sem akarnak lemaradni a versengésben.* Kilenc túlsúlyos vonat továbbítását vállalják.

A mozgalmi szervek és a szolgálati főnökség nagy figyelmet fordít a verseny nyilvánosságára. Rendszeresen értékelik a brigádok, az egyes üzemrészek és az egész fűtőház munkáját. A versenytáblákon elhelyezett grafikonok jól szemléltetik a verseny állását.

Dicséretet érdemel a kommunisták példamutatása. *Goda Ferenc* és *Schmidt György* kommunista mozdonyvezetők például szocialista mozdonybrigádokat alakítottak és csatlakozásra szólították fel a hasonló sorozatú mozdonyok vezetőit.

További sikereket kívánunk a fűtőház minden dolgozójának!

Eredményes együttműködés Jászberényben

A megrakott kocsikat minél gyorsabban továbbítani. Ez az őszi forgalom egyik fontos követelménye, Ezért harcolnak ezekben a napokban kis- és nagyállomásokon egyaránt.

Jászberény állomáson is nagy gondot fordítanak arra, hogy csökkentsék a kocsitartózkodási időt, növeljék az átlagos terhelést és gyorsan történjék a kocsik mozgatása. A pártkongresszus tiszteletére is azt vállalták, hogy ezekben a tényezőkben 107 százalékra teljesítik tervüket.

Eddig sikeresen dolgoztak.

A III. negyedévben 107,3 százalékra teljesítették a tervet.

A jó eredmény elérésében jelentős része van a pártszervezet, a szakszervezeti bizottság és a szolgálati vezetés együttműködésének. Dicséretes, hogy a terv szerinti 6 kocsi helyett

vasárnaponként nem egyszer több mint 20 kocsit is feladnak.

A választások előtt a szakszervezeti munka elhanyagolt volt. Amikor *Papp István* SZB-titkár átvette a szakszervezet irányítását, mindössze 53 dolgozó, a létszám alig 50 százaléka tartozott a szervezett dolgozók közé. Ma 84 tagja van a szakszervezetnek Jászberényben.

A mozgalmi szervek és a szakmai vezetés együttműködésének eredményeként javult a kollektív szellem,

megnőtt a társadalmi munka becsülete.

Az idén társadalmi munkával parkosították a felvételi épület környékét. Rendbehozták a gidres-gödrös rakterületeket, a kisebbik váróterm et barátságos kultúrváróteremnek rendezték be.

A munkákról fényképeket is készítettek. Díszes kötésű albumban örökítették meg a múltbeli és a jelenlegi helyzetet.

Az eredményekről szívesen beszélnek a berényi vasutasok. Joggal teszik, van miről beszélni.

Egyenletes, kiváló teljesítmények Vizafogón

Budapest—Vizafogó állomás dolgozói lelkesen csatlakoztak a kongresszusi versenyhez. Érdeklődésünkre *Rutkay István* állomásfőnök elmondta, hogy a III. negyedévben a kocsimozgatást 117, a kocsitartózkodást 108, a kocsikihasználást 110 százalékra teljesítették.

A IV. negyedben is hasonlóak a teljesítmények.

Sajátosnak mondható kezdeményezéssel is találkoztunk.

— Sokat gondolkoztunk azon —, tájékoztat *Juhász Lajos*, kereskedelmi állomásfőnökhelyettes —, hogy a forgalmi és kereskedelmi szolgálat dolgozói egyaránt érdekeltek legyenek a versenyben. Ezért

az egy turban dolgozóknál közös brigádot szerveztünk.

A legjobb brigád címet az a túr nyeri el, amelyik a fordavonatok menetrend szerinti indításában és a tolatási idő csökkentésében élen jár. Eddig a *Turzó*- és a *Kasa*-brigád eredményei a legjobbak.

November 1-től 30-ig kongresszusi műszakot tartanak.

Pótfelajánlásként vállalták, hogy az iparvállalatok többlettermékét zökkenő nélkül elszállítják.

Eddig 27 vállalattal kötöttek komplexbrigád-szerződést. A jó együttműködés példája, hogy a Ferroglobus gyakran több kocsit rak vasárnap, mint hétköznap.

Zentai Péter párttitkár arra hívta fel a figyelmünket, hogy az eredmények mellett még akad néhány gátló tényező. Károsan befolyásolja például a munkát, hogy sok a vidékről bejáró. A 8 Bárándon lakó dolgozó például csak néhány órát tud odahaza tölteni. Áthelyezéssel, vagy az állomás lakásainak felszabadításával már enyhíteni lehetett volna helyzetükön. Az állomáson ugyanis olyanok is laknak, akik nem jogosultak már a lakásra.

Közben előkerül a tolatócsapat. *Kasa István* brigádjának tagjai elmondják, hogy kezdetben idegenkedve fogadták a diesel-tolatómozdonyt, de azóta nagyon megszerették.

Kik dolgoznak a legjobban? — kérdezzük.

Valamennyien — válaszolja a brigádvezető — de azért *Kovács Istvánra* és *Balogh Gyula* bácsira vagyunk a legbüszkébbek.

Folytatni már nem tudjuk. Sürget a munka, a brigád tagjai szétszélednek.

A hat igazgatóság, a járműjavítók, a GYSEV és a Gazdasági Vasutak kongresszusi versenyben legjobb eredményt elérő szolgálati helyeinek zászlót adományoz a szakszervezeti és a szakvonali vezetés. A vezérigazgatóság ezenkívül pénzjutalmat is adományoz a legjobbaknak.

(Kovács Géza felv.)

A hatvani csomópont vállalása a kongresszusi műszakban

A hatvani csomópont dolgozói a VII. kongresszus tiszteletére november 1-től ünnepi műszakot tartanak.

Vállalásuk a következő:

1. Valamennyi szolgálati helyen teljesítik az élüzem tényezőket.

2. Anyagban és bérben elérik a kongresszus tiszteletére vállalt 7 670 000 forintos megtakarítást.

3. Kifogástalanul felkészülnek a télre.

4. A csomópont fiataljai a KISZ irányításával

a) 250 q ócskavasat gyűjtenek,

b) 2000 órában társadalmi munkát végeznek,

c) 100 fiatal szakmailag tovább képezi magát.

5. 3500 munkaórában segítik a patronált termelőszövetkezeteket.

6. Ujítási hónapot szerveznek.

7. A közlekedő vonatnál baleset nem lesz. Az egy kocsira eső károsszeget 0,04 forintról 0,03 forintra csökkentik.

Túlteljesítették vállalásukat a nyíregyházi fűtőház dolgozói

Jó eredmények születtek a nyíregyházi fűtőháznál a kongresszusi versenyben. A fűtőház dolgozói vállalták, hogy a fajlagos szénfogyasztást 14 dekával csökkentik és az idén 5000 tonna szenet takarítanak meg. A III. negyedévben 2649 tonna szénnel kevesebbet fogyasztottak és ezzel már túlszárnyalták vállalásukat.

Az élüzem cím elnyeréséért folytatott versenyben is jók az eredmények. A negyedév első hónapjában mutatkozott némi lemaradás, de utána sikeresen teljesítették a szinteket. Így például a szénmegtakarítási tervet 110% felett, az egy mozdonyra eső teljesítménynövelést 120% felett, az időszakos mozdonyjavítási tervet pedig 100%-ra teljesítették.

Zalaszentiván sem akar lemaradni

Zalaszentiván állomás dolgozói 1958-ban végig élüzemszinten dolgoztak. 1959-ben sem rosszabbak az eredmények.

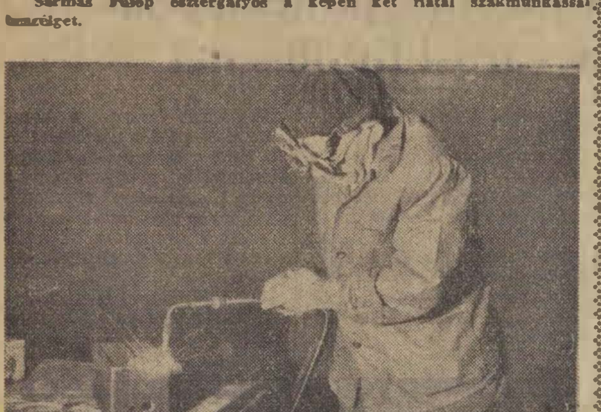
A pártkongresszus tiszteletére folyó munkaversenyben is olyan eredmények születtek, amire még nem volt példa. Októberben a kocsitartózkodást és a kocsimozgatást 118%-ra, a kocsikihasználást 149%-ra teljesítették.

A kis állomás tisztaságáról is híres. Büszkék eredményeikre és arra, hogy erről Németh József miniszterhelyettes elvtárs személyesen is meggyőződött.

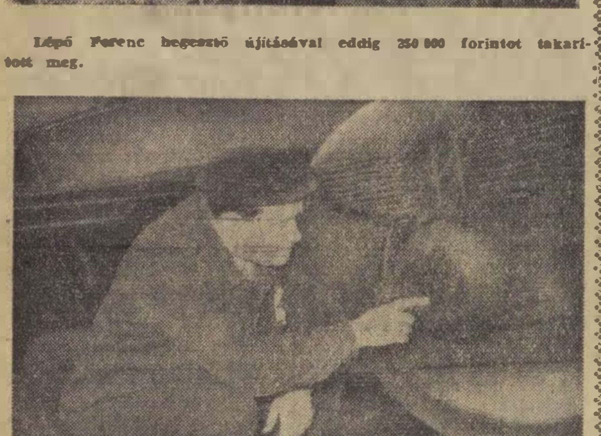
KIVÁLÓ ÚJÍTÓK

A SZOT és az Országos Találmányi Hivatal november 8-án első ízben hívta össze megbeszélésre és tüntette ki az ország legkiválóbb újítóit és feltalálóit. A Landler Járműjavítóból három újító részesült kitüntetésben.

Sármás Fülöp esztergályos a képen két fiatal szakmunkással beszélget.



Lépő Ferenc hegesztő újításával eddig 250 000 forintot takarított meg.



Fenyvesi Gézának eddig 36 újítását fogadták el és vezették be. (Mindhárman a Kiváló Újító jelvény bronzfokozatát és elismerő oklevelet kaptak.)

(Kovács Géza felv.)

A vasúton működő békebizottságok munkájáról

A szakszervezet elnöksége november 2-i ülésén tárgyalta a szakszervezet irányításával működő békebizottságok munkáját.

Mint a jelentés megállapítja, a békebizottságok tevékenységét illetően 1958. első felétől tapasztalhatunk gyökeres változást. Jelenleg 194 békebizottság működik a nagyobb szolgálati helyeken. Ezenkívül a nyugdíjas csoportokban 92 helyen alakult bizottság a békemozgalom szervezett irányítására.

Egyre több a kezdeményezés

Békebizottságaink, különösen kampányfeladatok idején fejtettek ki élénk tevékenységet. (magyar—szovjet barátsági hónap, tanácsválasztás, béke-világmozgalom 10. évfordulója, algériai hónap, Manolisz Glezosz pere idején, stb.) Ilyen alkalomkor már túlmennek a szokásos röpgyűléseken. *Celldömölkön* például könyvankétot rendeztek. *Szombathelyen, Nagykanizsán, Gyékényesen* filmvetítéseket tartottak. *Budapest Nyugati, Déli, Keleti* és *Kelenföld* állomásokon tablókon mutatták be az ellenforradalom pusztításait. A *Debreceni Járműjavítóban* élménybeszámolókon igyekeztek megismertetni más népek életét.

De hasonló kezdeményezések egész sorával találkozunk ma már másutt is. Különösen sikeresnek mondható az algériai nép megsegítésére indított bélyegeladási kampány. A SZOT-tól kapott bélyegkontingensen felül 7500 forint értékű bélyeget adtunk el. Ebben elsősorban a budapesti területi bizottság és az Utasellátó szakszervezeti bizottságai jártak élen.

76 kitüntetett

Az *Országos Béketanács* is nagyra értékeli a vasúton működő békebizottságok, aktívák munkáját. Ennek bizonyítéka, hogy a Béke-Világtanács 10. évfordulója idején 76 vasutas dolgozó kapott kitüntetést a béke érdekében. (6 arany, 10 ezüst jelvényt, 60 oklevelet.)

Élénk tiltakozást váltott ki a vasutas dolgozók körében Manolisz Glezosz pere, a német újrafelfegyverzés, az atomkísérletek elleni tiltakozó mozgalom. A vasutas szolgálati helyek százairól küldtek tiltakozó táviratot dolgozóink az illetékes szerveknek.

Amin javítani kell

Ha általában pozitívan értékelhető is a békebizottságok munkája, meg kell mondanunk, hogy még akad javítanivaló. A legtöbb helyen még ma is a kampányszerűség a jellemző. A kelleténél sokkal kevesebb a mindennapos felvilágosító szó. Nemegyszer még ma is fentről várnak utasítást, röpgyűlések, egyéb rendezvények tartására. Kevés olyan hely van, mint például a *Szolnoki Járműjavító, Szombathely állomás*, vagy *Karcag*, ahol rendszeresen tartanak külpolitikai tájékoztatót.

A szakszervezeti bizottságok sem segítik súlyának megfelelően tevékenységüket. Annak ellenére, hogy erre felhívták a figyelmüket, a választások során nem választották a szakszervezeti bizottságba a békebizottságok vezetőit. A jövőben sokkal nagyobb segítséget kell hogy adjanak a békebizottságoknak, hiszen ezek irányítása a szakszervezeti bizottságok feladata.

Munkavédelmi hónap a miskolci fűtőházban

A miskolci fűtőház vezetősége és szakszervezeti bizottsága *Munkavédelmi hónapot* szervezett. Vállalták, hogy a személyi baleseteket 40%-kal csökkentik. A foglalkozási ártalmakról orvosi előadásokat tartanak. Hetenként egy alkalommal baleseti, illetve munkavédelmi filmoktatást szerveznek.

Kezdeményezésüket a területi bizottság pártfogolja és felhívásukat megküldi az igazgatóság valamennyi fűtőházának csatlakozás céljából.

Melyik az igazi?

Tab állomás mellett van *Gyurgyókapuszta* táblás megállóhely. A várakozóhelyiség gyanánt odaállított személykocsi szekrényen két helyen is „Nagykarácsony felső mh.” név szerepel. A valódi névtáblát ugyanakkor a kocsi hátoldalára illesztették.

Emiatt, ha egy ismeretlen utas kinéz, azt hiheti, hogy *Sztálinváros* és *Rétszilas* között utazik...

A kocsiszekrényt bizonyára Nagykarácsonyról hozták ide, de a korábbi szöveget elfelejtették eltüntetni. Helyes lenne bemázolni, vagy lemosni

B. K.

Jó munkát végeznek a cukorrépa-szállításnál a Gazdasági Vasutak dolgozói

A cukorrépa tömeges szállításának kezdete előtt a Gazdasági Vasutaknál felülvizsgálták a vágányhálózatot, a vontatott járműveket, felmérték a munkaerőszükségletet, hogy a szükséges átcsoportosítások időben megtörténhessenek.

A gondos előkészítés meghozta a gyümölcsét. Eddig zavartalan a szállítás. A szállítások lebonyolításáért a Cukoripari Igazgatóság köszönetét fejezte ki a G. V. dolgozóinak.

Pótvállalást tettek Nyíregyháza állomás dolgozói

Nyíregyháza állomás dolgozói elhatározták, hogy a pártkongresszus tiszteletére pótfelajánlást tesznek és kongresszusi műszakot tartanak.

Vállalták, hogy a fajlagos kocsimozgatást 3,5 perc helyett 3,4 percre teljesítik. A tehervonatok menetrendszerűségénél 76% helyett 80%-ot érnek el. A személyvonatok menetrendszerűségét 98%-ra teljesítik.

A fordulószolgálatot teljesítők biztosított szabadságának kiadásáról

Sok szolgálati helyen a rendes fizetett szabadság kiadására vonatkozóan eltérő nézetek alakultak ki. Az egységes álláspont kialakítása érdekében szükségesnek tartottuk az alábbi magyarázatot közzétenni:

A fordulószolgálatot teljesítő dolgozók szabadságidejét a szabadságidőbe eső heti pihenő napok száma meghosszabbítja (a V. R. 51. §-ban említett vasárnap alatt helyesen heti pihenő napot kell érteni). Nem lehet a szabadságba beszámítani a forduló szerint járó pihenőidőt sem. További szabály, hogy a szolgálati főnök köteles értesíteni a fordulószolgálatot teljesítő dolgozót, hogy a szabadságnapok leteltét követő napon — a szolgálat alakulásához képest — milyen időpontban köteles szolgálatra jelentkezni.

A heti pihenő nap kiadása

A fordulószolgálatot teljesítő dolgozók heti pihenő napja jelenleg 24 óra, amelyet a forduló szerinti szabadnapon, éspedig elsősorban vasárnap, ha ez egybeesik a forduló szerinti szabadnappal, vagy a dolgozónak a vasárnapot követő legközelebbi szabadnapján (hétfőn vagy kedden) kell kiadni. Fontos szabály végül, hogy ha a dolgozó munkáját a rendes heti pihenő napján igénybe veszik, részére a hét valamely más napján kell pihenő napot biztosítani. A változásról a dolgozót rendes pihenő napja előtt legalább három nappal értesíteni kell, s kívánságát a pihenő nap kijelölésénél figyelembe kell venni.

Ezeknek a szabályoknak az alapulvételével kell a dolgozó szabadságnapjait meghatározni. Vegyünk egy példát:

A dolgozó 12—24 órás fordulóban teljesít szolgálatot. Mint ismeretes, ebben a fordulóban a dolgozó beosztása: egyik nap szabad, másik nap nappalos, harmadik nap éjjeles.

Mikor kell szolgálatra jelentkezni a szabadság után?

a) Tegyük fel, hogy a dolgozó fordulószerinti szabadnapja és így a heti pihenő napja vasárnapra esik.

aa) Ha szombatra kap egy szabadságnapot, péntek estétől hétfő reggelig szabad, és hétfő reggel köteles a fordulójában szolgálattételre jelentkezni. Ha a vasárnap nem volna heti pihenő napja, akkor már vasárnap reggel kellene szolgálatra jelentkeznie.

bb) Péntekre és szombatra kap két szabadságnapot, akkor hétfő reggel köteles szolgálattételre a fordulójában jelentkezni.

cc) Ha péntekre, szombatra és hétfőre kap három szabadságnapot, csütörtök reggeltől kedd reggelig szabad, és kedden reggel köteles szolgálatra jelentkezni. A szolgálati főnök vagy beosztja kedd reggel kezdődő fordulóba, vagy utasítja a dolgozót, hogy kedden este eredeti fordulójában jelentkezzék szolgálattételre.

b) Tegyük fel, hogy a dolgozó forduló szerinti szabadnapja és így a heti pihenőnapja hétfőre esik.

ba) Ha szombatra kap egy szabadságnapot, péntek reggeltől vasárnap reggelig szabad, és vasárnap reggel köteles szolgálattételre jelentkezni. A szolgálati főnök vagy beosztja vasárnap reggel kezdődő fordulóba, vagy utasítja, hogy vasárnap este eredeti fordulójában jelentkezzék szolgálattételre. Természetesen a hétfő reggeltől kedd reggelig terjedő pihenő időt, amely eredetileg a dolgozó heti pihenő napja, mindenképpen biztosítani kell.

bb) Ha szombatra és vasárnapra kap két szabadságnapot, péntek reggeltől kedd reggelig szabad, és kedd reggel köteles szolgálattételre jelentkezni. Ez a dolgozó tehát hétfőn nem köteles szolgálatra jelentkezni, mert ez eredetileg a heti pihenő napja. Erről a szolgálati főnök a dolgozót is köteles értesíteni.

bc) Ha szombatra, vasárnapra és keddre kap szabadságnapot, péntek reggeltől szerda reggelig szabad, és szerda reggel köteles szolgálatra jelentkezni. A szolgálati főnök vagy beosztja szerda reggel kezdődő fordulóba, vagy utasítja, hogy szerda este eredeti fordulójában jelentkezzék szolgálattételre.

Értelemszerűen fentiek szerint kell a szabadnapokat számítani abban az esetben, ha a dolgozó fordulószerinti szabadnapja és így a heti pihenő napja keddre esik.

A szabadságot lehetőleg megszakítás nélkül kell igénybe venni

Hangsúlyozni kell azonban, hogy a Munka Törvénykönyve csak kivételesen engedi meg az évi rendes szabadságnak naponkénti kiadását. Általános szabály, hogy a szabadságot lehetőség szerint egyszerre, legfeljebb azonban két részletben kell kiadni. Csak kivételképpen engedi meg a Munka Törvénykönyve a szabadság több részletben való kiadását a dolgozó kérelme alapján.

Itt kell megemlíteni azt a szabályt is, hogy a rendes szabadságot az egész évre előre elkészített szabadságolási terv szerint kell kiadni. Szabadság beosztása előtt a dolgozót meg kell hallgatni, és kívánságait lehetőség szerint figyelembe kell venni. A szabadság kezdő időpontját és tartamát a szabadságolási terv elkészülése után azonnal, de a szabadság esedékessége előtt legalább 15 nappal a dolgozóval írásban közölni kell.

Egy vasutasmártír halálának negyvenedik évfordulójára

A bitangok halálra ítélték Polai szakit!

Kezdetben suttogva terjed a megdöbbentő hír embertől emberig, munkapadtól munkapadig a nagykanizsai fűtőház műhelyében, majd percekig tartó kínos csend honol a mindig zajos műhelyben. Senki nem szól, de mindenki ugyanarra gondol.

Félnek a gyávák, ezért akarják meggyilkolni Janit. Nem hagyhatjuk! Meg kell menteni! Cselekednünk kell! De mit tehetünk? Kihez forduljunk tanácsért? Vezetőink mind börtön mélyén. Milyen nehéz nélküled helyesen dönteni Polai szaki.

Ha valaha proletár érezte milyen árvaságra jut, ha forradalmár vezetőitől megfosztják, úgy most — 1919 októberében — a nagykanizsai vasúti munkások érezték. Sok nehéz csatát vívtak az elmúlt években, de mennyire más volt az akkor, amikor ő még közöttünk volt.

Emlékezzetek az 1918 januári nagy sztrájkunkra — törte meg a csendet az egyik idős kazánkovács —, hogy toporzékolt a csendőrkülönítmény parancsnoka, amikor fenyegetésére Jani odaállt elébe és szemébe vágta: „Semmit nem vehettek el tőlünk, csak a puszta életünket”. Megbilincselték, Hamburger Jenővel együtt a pozsonyi katonai törvényszék elé állították, de kivégezni nem merték. Most sem merik, ha egységesen kiállunk mellette. Ahhoz most gyengék vagyunk, hogy erőszakkal megakadályozzuk az ítélet végrehajtását, de kegyelmet szerezhetünk részére.

Kegyelmet, ezektől... — erre a gondolatra a megalázottság és a tehetetlenség dühe sápadtá változtatja a napbarnított, gondterhes munkásarcokat. Ezektől a vadállatoktól kérjünk kegyelmet, akik Siófokon az élve eltemetett emberek fejét lovak patáival tapostatták szét; akik a marcali és böhönyei erdők fáit bitófákká tették; akik Csurgó és Kaposvár között forradalmárokat égettek a páncélvonat mozdonyában...

Nincs választás... Most csak ezt lehet tenni... De ezzel is sietni kell!

Néhányan félrevonultak a javítóvágányon álló egyik kocsiba és hozzáláttak a kegyelmi kérvény megfogalmazásához. Vasúti műhelymunkások nem jártasak a tollforgatásban. Soha nem tartozott szerszámaik közé a toll, de ha mégis kézbe kellett venni, akkor nem sokat diplomatáztak, írták azt, ami a szívükben volt. Ezt tették most is. Így került a papírra:

„Polai János kazánkovácsot, nagykanizsai lakost, munkatársunkat a nagykanizsai büntető törvényszék f. évi október 19-én halálbüntetésre ítélte... Alulírottak nevezett munkatársai, akik őt évek hosszú sora óta ismerjük, tudjuk, hogy jó munkás, hű magyar állampolgár, jó férj és jó családapa, kérjük Kegyelmes Urat, hogy nevezettnek kegyelmet adni méltóztassék...” A műhely munkásai egymás után sorban írták neveiket az igazságügyminiszternek címzett kegyelmi kérvény alá.

A proletárszolidaritás nagyszerű példája a Tanácsköztársaság melletti bátor kiállás és eszméinek védelmét jelenti a dühöngő fehérterror idején Polai János melletti kiállás. Férfias tett, hősies cselekedet ez. Joggal büszkék erre a nagykanizsai csomópont vasutasai.

Ki volt Polai János? Mivel érdemelte ki osztálytestvérei határtalan szeretetét és osztályellenségei ádáz gyűlöletét?

Kiskanizsai szegényparaszt szülők gyermeke. Korán megismerte a munkás nélkülözésekben bővelkedő életét. A nagykanizsai vasúti műhelybe került. Kazánkovács lett. Rövid idő alatt a műhely egyik legjobb szakmunkásává vált s csakhamar kapcsolatba került a szocialista vasutasok mozgalmával. Szókimondó, egyenes jellemű ember volt, fáradhatatlan, ha munkatársai érdekeit kellett védeni. Munkatársai, akik nemcsak tisztelték és becsülték, de szerették is, a műhely főbizalmijává választották.

A szociáldemokrata párt opportunista vezetői és a hadvezetőség érdekeit szem előtt tartva lemondtak a vasúti forgalmi személyzet szervezéséről. Polai János ennek ellenére bevonta őket az 1917—18. évi nagy háborúellenes sztrájkmozgalmakba. Az ő érdeme, hogy 1918 januárjában Nagykanizsa vasutasai részt vettek a breszti béke kierőszakolása érdekében rendezett sztrájkban.

Mint a Vasutas Szövetség helyi csoportjának titkára, tevékeny részt vállalt a munkásosztály hatalmáért folyó harcban, éppúgy, mint a megszerzett hatalom gyakorlásában. Alig 34 éves, amikor a nép bizalmából tagja lett a nagykanizsai városi és a megyei tanács intézőbizottságának.

A proletárdiktatúra napjaiban mindig ott volt, ahol a munkáshatalomnak a legnagyobb szüksége volt rá. Egy manlicherrel a kezében a kanizsai vasutasok élén hetekig állt őrt a murai fronton és védte a munkáshaza határait. Majd a lakásügyek intézőjeként találkozunk nevével. Amikor a Dunántúlon megkezdődtek a nyílt fegyveres ellenforradalmi lázadások őt nevezték ki a kanizsai forradalmi törvényszék vádbiztosává.

Az intervenciós csapatok által hatalomra segített ellenforradalom letartóztatta és bíróság elé állította. Amikor megpillantotta a tárgyalási terem előkelő bundás dámáit és a lakkcsizmás tiszturait, ezt súgta szomszédjának: „Ezek itt vérszagot éreznek”. Osztálytudatos büszke munkásforradalmárként állt a vérbírák előtt. Középtermetű ember volt, de a tárgyalóteremben óriássá nőtt. Energikusan védekezett, de nem magát védte, hanem a munkásosztály ügyét, az ideiglenesen levert proletárdiktatúrát.

A törvényszék halálra ítélte, mert az ítélet indokolása szerint: „Polai János volt a proletárdiktatúra és a kommunizmus legleikesebb híve és támasza egész Nagykanizsán és környékén...” A bíróság ugyan súlyosbító körülménynek vette, hogy „a tárgyalás során a megbánás és megtérés legcsekélyebb jelét sem mutatta...”, de mindazok, akik vezérüknek tartották, büszkék voltak erre. Alakja köré a tárgyalás idején legenda szövődött.

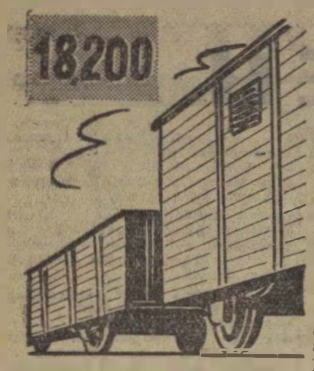
Kanizsai munkások, vasutasok és környékbeli parasztok — a gyalázatos ítélet törvényellenes végrehajtásáig — reménykedtek abban, hogy kimenthetik ezt a nagyszerű kommunista forradalmárt a gyilkosok kezéből. Augusztus derekán pontos tervet készítettek Polai és letartóztatott társai kiszabadítására, de a katonai parancsnokság tudomást szerzett erről és megakadályozta a terv megvalósítását.

Az ítélet kihirdetése után a fogházőrséget katonai karhatalommal erősítették meg, a vezető államügyész mégis azt kérte az igazságügyminisztertől, hogy ha az ítélet nem volna azonnal végrehajtható, Polai János elszállítására adjon utasítást, mert ő „itt a fenyegető közhangulat miatt fogva nem tartható”.

Polai Jánost nem sikerült kimenteni a gyilkosok karmai közül. 1919 novemberében bitófára hurcolták, de emléke, amely az elnyomatás éveiben is ott élt Kanizsa munkásai, vasutasai és a környék szegényparasztsága legjobbjainak szívében, reális, fel nem becsülhető forradalmi tömegerőt jelentett a második proletárdiktatúráért folyó harcban s jelent napjainkban is, amikor megvalósulnak azok az eszmék, amelyekért ő a legdrágábbat, ifjú életét áldozta.

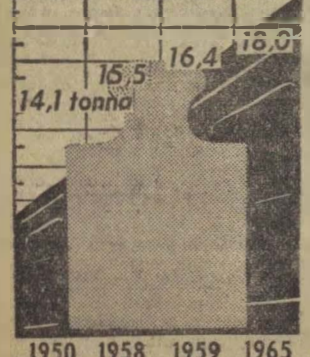
Gadanecz Béla

A vasút második ötéves tervének irányszámairól tárgyalt a szakszervezet központi vezetősége



A második ötéves tervben 18 200 nyitott és fedett teherkocsit szerzünk be.

1965-ben a jelenleginél 40—50%-kal több árut kell elszállítanunk.



Az egy kocsira eső átlagterhelés emelkedése: 1950 — 14,1, 1958 — 15,5, 1959 — 16,4, 1965 — 18 tonna.

A második ötéves terv végére a gőzvontatás aránya a jelenlegi 86%-ról 58%-ra csökken.

A szakszervezet központi vezetősége október 30-án ülést tartott.

Végh Lajos elnök bevezetője után *Soproni József* főtitkárhelyettes, a SZOT V. teljes ülésének anyaga alapján a vasutasszakszervezet közvetlen feladatairól szólt. Ismertette azokat a tennivalókat, amelyeket a kongresszusi verseny még eredményesebbé tétele érdekében végre kell hajtaniuk a szakszervezeti aktíváknak.

Részletesen foglalkozott az SZMT-k munkájával kapcsolatban hozott SZOT-határozat érvényre juttatása érdekében teendő szervezeti és módszerbeli változásokkal. Elemezte a szakszervezeti munka hatékonyabbá tétele végett eddig tett intézkedések eredményességét, elsősorban a szakszervezeti aktívák oktatásának jelentőségét.

Az első napirendet élénk vita követte, majd az ülés második részében *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes a második ötéves terv irányelveiből a vasútra háruló tennivalókat ismertette.

13 százalékkal nagyobb teljesítmény, mint 1958 őszén

Bevezetőjében a kongresszusi verseny eredményességével foglalkozott. Elmondotta, hogy a vasutas dolgozók példásan veszik ki részüket a felajánlások teljesítéséből, az egész vasút igyekszik lépést tartani a népgazdaság egyéb ágainak teljesítményével. A vasút eredményeinek egyik mutatója, hogy például *szeptember 1-től október 20-ig 13%-kal több árut fuvaroztunk el, mint a múlt év azonos időszakában.*

A továbbiakban a felszabadulás óta eltelt időszak nagyobb beruházásairól szólott Rödönyi elvtárs, majd ismertette, hol kell a legsürgősebben nagyobb beruházást eszközölni. Kitért arra, hogy a beruházásoknál elsősorban a fontosság mellett azt veszik figyelembe, hogy hol térül meg leghamarabb a befektetés.

Szólott arról, hogy magasépítményeink nagyrésze 50—100 éves, hiányosak szociális létesítményeink is —, de mindezeket a második ötéves terv ideje alatt teljes mértékben pótolni nem tudjuk. De látnunk kell azt is, hogy a második világháború után milyen vasutat örököltünk, s eddig mit tettünk a korszerűsítés érdekében.

A pálya felújításokról szólva elmondotta, hogy nálunk a 23 tonnás tengelynyomású pályák hossza jóval rövidebb, mint a népi demokráciákban, az összes vágányhálózatnak mintegy 25%-a. *A második ötéves tervben ez a szám 48%-ra emelkedik. A 20 tonnával járható vonalak hossza pedig 59%-ra növekszik.*

Arra törekszünk az öt év során, hogy a sebesség korlátozásokat a lehetőséghez mérten kiküszöböljük. *Minden elsőrangúsított pályán a sincsere már hegesztett kivitelben történik.* Ezzel nagymértékben csökken a fenntartási költség.

Tovább folytatjuk a villamosítást

1961 végéig Miskolcig villamosítjuk a vonalat. Ezenkívül is sor kerül más vonalak villamosítására, valamint villamos mozdonyok beszerzésére.

Jelenleg a vontatás 86%-a gőzgéppel, mintegy 7—7%-a villamos- és dieselvontatással történik. *1965-re a gőzvontatás részaránya 58%-ra csökken.* Ezenkívül beszerzünk különböző típusú személy- és teherkocsikat. A második ötéves tervben 18 200 új fedett és nyitott teherkocsit vásárolunk, de a személykocsikból is évente több százat bocsátunk a forgalom rendelkezésére.

Mindezekre nagy szükség van, hiszen az áruforgalmunk háromszorosa a háború előttinek. Ugyanekkor a teherkocsik száma csak 38%-kal emelkedett. Ehhez hozzá kell venni még azt is, hogy a kocsik átlagos életkora 35—40 év felett van.

A második ötéves tervben sor kerül néhány fűtőház korszerűsítésére is. *Az Északi Járműjavító területén felépül a dieseljavító műhely,* amelynek első egysége már 1960-ban belép a termelésbe.

1965-ben 40—50 százalékkal több árut kell továbbítanunk

Ha figyelembe vesszük a második ötéves terv irányelveiben előirányzott ipari és mezőgazdasági termelésemelkedést, hozzávetőlegesen megállapíthatjuk, hogy mintegy 40—50%-kal több árut kell elszállítanunk 1965-ben, mint jelenleg. Ehhez nem lesznek elegendők csupán a műszaki és egyéb berendezések. Nagyon fontos a vasúton is a termelékenység emelése, a jobb munkaszervezés. Éppen ezért *az egy kocsira eső átlagterhelést a jelenlegi kb. 16,4 tonnáról 18 tonnára kell emelni. A vonatok átlagos terhelésénél a jelenlegi 790 tonnát legalább 850 tonnára kell emelnünk.*

A kocsiforduló időt éves átlagban 1965-ig 3,8 napon kell tartanunk. A még alacsonyabb teljesítés már a gazdaságosság rovására menne. *A rakott és összes tengelykilométerek arányát a jelenlegi 67,7%-ról 69,5%-ra kell emelni.*

1965-re a tolatást teljesen dieselesíteni kívánjuk nagyteljesítményű dieselmozdonyok munkábaállításával. Emelnünk kell a tehervonatok utazási sebességét is. Ehhez a koncentráltság elvét szemelőtt tartva szükséges a legszűkebb keresztmetszetek feloldása és néhány viszonylatban a második vágány megépítése.

A második ötéves tervben a vonali automatikus biztosítóberendezések helyett inkább az állomási biztosítóberendezések felszerelésére, nagyteljesítményű automatikus telefonközpontok felállítására törekszünk.

A második ötéves tervben tovább folytatjuk az emberről való gondoskodás jegyében a nehéz fizikai munkák gépesítését amellett, hogy a villamosítás és dieselesítés is ezt szolgálja. Elsősorban az átrakásnál és a pályaépítésnél alkalmazunk az eddiginél jóval több gépet.

Tovább javítjuk a munkafeltételeket

Szociális-kulturális célokra a beruházási keret másfél százalékát fordítjuk. Elsősorban azokon a helyeken ruháznunk be nagyobb összegeket, ahol a dolgozók létszáma és a jövő perspektívája ezt elsősorban megköveteli.

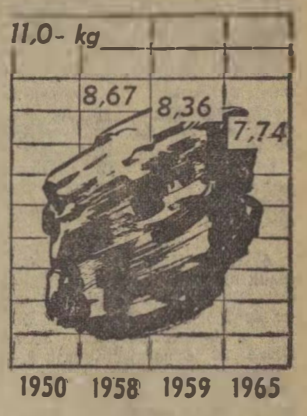
Ha ezt a néhány számot nézzük is — mondotta végezetül Rödönyi elvtárs —, már ez is egy műszakilag fejlett vasutat körvonalaz. Újabb, nem is kismértékű előrelépést. Mindezek mellett látni kell azt is, hogyha műszakilag, technikailag nem is minden vonatkozásban, de a szociális és kulturális létesítmények tekintetében előbbre vagyunk, mint a nyugati országok. Minden vasutasnak kötelessége a vasút régi jó hírnevét öregbíteni, olyan szellemben nevelni az utánpótlást, hogy ne vesszenek kárba nagy erőfeszítéseink.

Ma már minden vasutas dolgozó jól tudja, hogy előrehaladásunk elsősorban saját eredményeinktől függ. Eredményeink növelésének fontos eszköze a kongresszusi verseny, amelynek során már eddig is bebizonyítottuk, hogy a vasutasokra pártunk és kormányzatunk minden időben számíthat.

A hozzászólók kiegészítették a beszámolót. Konkrétan elemeztek egy-egy olyan problémát, amelynek megoldásával teljesítményeinket tovább növelhetjük.

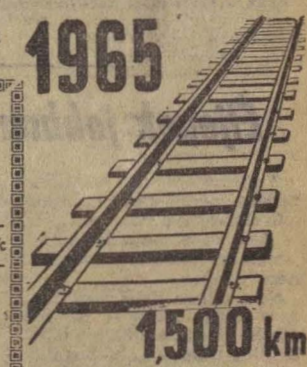
A hozzászólásokra Rödönyi elvtárs válaszolt.

A második ötéves terv alatt évente 30—50 olyan I. osztályú személykocsit is beszerzünk, amely a nemzetközi forgalom követelményeinek is megfelel.



A fajlagos szénfogyasztás alakulása: 1950 — 11, 1958 — 8,67, 1959 — 8,36, 1965 — 7,74 kg.

1965-re a tolatást teljesen dieselesítjük.



A második ötéves tervben 1500 kilométer pálya felújítása szerepel.

A szegedi igazgatósághoz került a KPM és a szakszervezet vándorzászlaja

November 4-én adták át a szegedi igazgatóság dolgozóinak a KPM és a szakszervezet vándorzászlaját és a velejáró 50 000 forint pénzjutalmat az igazgatóságok versenyében elért első helyezésért.

Az ünnepségen, amelyet a *MÁV Pataki Művelődési Otthonban* tartottak, részt vett *Németh Károly*, az MSZMP Csongrád megyei bizottságának első titkára, *Rödönyi Károly* vezérigazgatóhelyettes, *Gróf József*, a szakszervezet titkára, ott voltak a szombathelyi és a szegedi igazgatóság dolgozóinak képviselői.

Finta Károly megnyitója után Rödönyi Károly mondott beszédet. Elmondotta, hogy a napról-napra fokozódó szállítási feladatok újabb és újabb helytállást követelnek a vasutas dolgozóktól és ebben a helytállásban jártak élen a szegedi igazgatóság dolgozói a III. negyedévben.

A későbbiek során foglalkozott azokkal a feladatokkal, amelyek teljesítése a vasutasokra vár a kongresszusi hónapban, valamint az őszi forgalmi feladatok teljesítése során. Felhívta a figyelmet hogy a feladatoknál ne a mindenáron való teljesítés lebegjen a dolgozók és vezetők szeme előtt, hanem a gazdaságosság.

Gróf József, a szakszervezet titkára üdvözlő beszédében a verseny jelentőségével foglalkozott, aminek eredményeképpen született meg a vándorzászló elnyerése. Rámutatott a pártszervezetek, a szakszervezetek irányító, és mozgósító munkájának jelentőségére.

Rödönyi Károly vezérigazgatóhelyettes ünnepi beszédét mondja

A szegedi igazgatóság dolgozói megérdemelten nyerték el e kitüntetést — mondotta. —. De ne legyenek elbizakodottak, továbbra is dolgozzanak lelkiismeretesen, mert csak így marad birtokukban a vándorzászló.

Ezután a szombathelyi igazgatóság dolgozói átadták a zászlót *Borsodi Jánosnak*, a szegedi igazgatóság vezetőjének.

Az igazgatóság vezetője a dolgozók nevében ígéretet tett, hogy a jövőben a vezetők és dolgozók egységes munkájával, a feladatok maradéktalan teljesítésével tesznek eleget kötelezettségüknek.

Németh Károly, Csongrád megye kommunistáinak, a Békés és a Bács-Kiskun megyei Pártbizottság üdvözletét tolmácsolta.

Az ünnepség végén 300-nál több dolgozó kapta meg a *Kiváló Dolgozó*-jelvényt és oklevelet, valamint az ezzel járó pénzjutalmat. Ezenkívül 1400 dolgozó részesült pénzjutalomban az igazgatóság területéről.

Sziládi Sándor

Az igazgatóságok egymás közötti versenye

A szeptember havi eredmények alapján az igazgatóságok helyezési sorrendje a következő:

1. *Pécs,*
2. *Szombathely,*
3. *Budapest,*
4. *Miskolc,*
5. *Szeged,*
6. *Debrecen.*

Két betűtöbbletből — árufuvarozási selejt

Október 16 óta sok nézője van egy különös alakú, hatalmas ládának *Polgárdi* állomáson. Találgatják, vajon mi lehet a ládában, miért nem viszik tovább, hiszen sürgős lehet, importáru.

A helyzet a következő: a NIKEX a Nyugati-pályaudvaron október 14-én feladott egy 466 kg-os ládát Polgárdira. A címzett a Sertéshizlaló Vállalat. Miután a címzett nem vette át a küldeményt, 18-án az állomás visszajelentette azt. November 3-ig váratott magára a válasz.

Kiderült, hogy a vámáru küldeményt nem Polgárdira, hanem Polgárra kellett volna feladni.

Tehát a felesleges „di" szótagon múlott a 466 kg-os láda közel egy havi ácsorgása, 200 km-es potya útja, nehéz ki- és berakása, tárolása, fekbére. stb.

Mindig, de az importárunál különösen vigyázni kellene a NIKEX-nek a fuvarlevél kiállításánál.

Bognár Károly Tapolca.

Veteránok és KISZ fiatalok találkozója

Szakszervezetünk elnöksége és az Ifjúsági Tanácsadó Bizottság a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 42. évfordulójának előestéjén vasutas veteránokat és a munkában élenjáró KISZ fiatalokat látott vendégül, a szakszervezet központjában

A rövid ünnepség után a fiatalok vörös szegfűt nyújtottak át a veteránoknak, akiknek többsége már jóval a Tanácsköztársaság létrejötte előtt részt vett a munkásmozgalomban. Ezután a klubszobában baráti beszélgetésre került sor. A veteránok elbeszélése nyomán megelevenedtek a 40 év előtti harcok, küzdelmek és élmények.

Új könyvek

Képek az SZKP XXI. kongresszusáról (Kossuth) — **Magyarország és a második világháború** (Kossuth) — **A fekély** (Kossuth) — **Újságrajzok 1919** (Válogatta és összeállította: Gábor Imréné és Rudas Klára) (Kossuth). — Boros Pál: **Merre tart Nyugat-Németország?** (Kossuth). — **Hasznos tanítások a Hitópadésa meséiből** (Európa). — Hilmar Wulff: **A szerencse kék pisztrángja** (Kossuth). — Federico Garcia Lorca **Válogatott írásai** (Auróra) (Gondolat). — William Blake: **Versek és próféciák** (Európa). — Claude Debussy: **Groche-ur, a műkedvelők réme** (Zeneműkiadó). — Sillanpää: **Jámbor szegénység** (Európa). — Seneca: **Vigasztalások** (Európa). — Heine: **Útirajzok** (Magyar Helikon). — Kurt Tucholsky: **Különös napokat élünk** (Európa) — Dimiter Dimov: **Elkárhozott lelkek** (Európa). Georges Govy: **Spanyol vér** (Európa). — Pietro Aretino: **Válogatott írásai** (Gondolat). — Békés József: **Három királyok** (Magvető). — Ladányi Mihály: **Az út kezdete** (Magvető). — Tóth Sándor: **Gerinctörés** (Magvető). — Vályi Rózsi—Szenthegyi István—Csizmadia György: **Balettek könyve** (Gondolat). — Kemény Zsigmond: **Özvegy és leánya** (Szépirodalmi). — Móra Ferenc: **Georgikon.** — **Nádihegedű** (Szépirodalmi). — Galabárdi Zoltán: **Cigányút** (Magvető). — Madarász Emil: **Huszonegy vörös rózsa** (Szépirodalmi). — Nagy Zsuzsa: **A huszonnegyedik óra** (Móra).

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következő rendeleteket:

49. számból: 126 603/1959. I/5. B Burgonya és alma fuvarozásának szabályozása című rendelet kiegészítése.

117 097/1959. I/3. A MÁV-dolgozók rendkívüli segélyének engedélyezésére és folyósítására vonatkozó rendelet módosítása.

A szegedi vasutas sportolók gondjai

A Szegedi VSE-nek 13 működő szakosztálya van. Ezek közül országos viszonylatban is figyelemre méltó eredményeket érnek el a birkózók. Az NB I-ben küzd a tekeszakosztály elgárdája, de a többi szakosztály versenyzői is eredményesen szerepelnek.

Az utóbbi időben jó szereplésükkel hívták fel magukra a figyelmet labdarúgóink is. Az NB II-es SZVSE hétről hétre kitűnő eredményeket ért el, s így született meg az, hogy a november 8-i forduló után a Keleti csoportban az első helyre kerültek. Négy mérkőzést nyertek egymás után. A bajnokságban első helyen áll a tartalék- és az ifiscapat is.

Az eredmények mellett arról is beszélni kell, amit mi, szurkolók nem tudunk megérteni. A pálya állapota siralmas, talaja rossz. Az öltözőkre ráférne a korszerűsítés. De szegényes a sportolók felszerelése is. Különösen a labdarúgóké.

A több mint 40 igazolt labdarúgó felszerelése toldozott, foltozott. Ráadásul ebből is kevés van. Az egyik budapesti mérkőzésen három játékos már saját zoknijában játszott. Ha az első csapat játékosai így állnak, mi marad a második csapatnak és az ifiknek. A téli hónapokban a tornatermet nem tudják úgy befűteni, hogy ott mezítlább lehessen edzeni. Tornacipőből pedig mindössze 15 pár használható.

Egy szurkoló

Sporthírek

Az igazgatóság legjobb sakkozója, asztaliteniszezője és tekézője címmel bajnokságot írt ki a Szombathelyi Területi Bizottság november 7-e tiszteletére. A részvevők előbb házi bajnokságon mérik össze tudásukat. A szolgálati hely legjobbjai jutnak a döntőbe, amelyre november 28-án és 29-én Szombathelyen kerül sor. Az újszerű bajnokság iránt mindhárom sportágban nagy az érdeklődés.

★

A Sport Kiváló Dolgozója kitüntetésben részesült Gárdai Ferenc a sportkör elnöke és Komlós János alapító tag a Székesfehérvári MÁV Előre 50 éves jubileuma alkalmából. Szemenyei István, Schmallár István, és id. Vanka József alapító tag, valamint Harkány Ferenc és Kövér Ferenc elnökségi tag dicsérő oklevelet kapott.

★

Befejeződött a szakszervezeti bizottság által kiírt üzemi labdarúgó-bajnokság a Szolnoki Járműjavítóban. A döntőt a technológiai és a IX. osztály csapata vívta. A mérkőzés nagy küzdelem után a technológiai osztály 1:0 arányú győzelmével végződött. s ezzel elnyerték a járműjavító legjobb labdarúgó-csapata címet.

★

A Bükkben rendezte meg az 1959. évi Béke Kupa természetjáró tájékozódási versenyt a Záhonyi VSC természetjáró szakosztálya a KISZ-szervezettel és a Magyar Honvédelmi Sport Szövetség helyi szervezetével karöltve. A versenyen hét csapatban 62 fő indult. A legjobb eredményt a KISZ-csapata érte el. Megelőzték a múltévi verseny győztesét, az MHS-csapatát. A harmadik helyen az ifjúsági csapat végzett.

A Gépesített Adatfeldolgozó lyukasztó és ellenőrző géptermében végzik a nemzetközi kocsiforgalomba be- és kilépő kocsik adatainak rögzítését

(Kovács Géza felv.)

Ifjúsági élet

A celldömölki fűtőház fiataljainak takarékossági mozgalma

A celldömölki fűtőház KISZ-fiataljainak immár harmadik esztendeje tartó takarékossági mozgalma az idén kiemelkedő eredményeket hozott. *Október 1-ig több mint 1 millió forintot írhattak takarékossági számlájukra.* Ez idő alatt a mozdonyok gazdaságos fűtésével, a szén szakszerű keverésével, tárolásával, mintegy 1500 tonna szenet takarítottak meg. Ez a mennyiség közel 1000 család téli tüzelőszükségletének felel meg. Jelentős összeget nyertek az ifik a mozdonyok javítási költségének csökkentésével, s a hulladékanyagok felhasználásával is.

A fűtőház fiataljai által 1957 tavaszán kezdeményezett takarékossági mozgalom, mint a fenti példák is bizonyítják, nagyszerű eredményekhez vezetett.

Kismihók Róbert Celldömölk

Szklenáth János, a szakma ifjú mestere

Debrecen állomáson több fiatal is részt vett a szakma ifjú mestere címért folyó mozgalomban. Közülük Szklenáth János jegyvizsgáló aranykoszorús jelvényt szerzett.

A fiatal jegyvizsgáló az udvarias magatartást az utasok iránt elemi követelménynek tartja. De figyelmes, udvarias munkatársaival is. Leggyakrabban Nyíregyházáig és Záhonyig utazik. Ismer arra már minden állomást, falut, mégis örömet okoz számára a munka, az utazás.

Persze annak még jobban örül, ha a Budapestig közlekedő gyorsvonatra is beosztják, mert ilyenkor lehetősége nyílik, hogy kicsit szétnézzen a fővárosban. Szeret moziba járni, de gyakori vendége a Vidám Parknak is.

Szklenáth János azok közé a fiatalok közé tartozik, akik szívesen segítenek másoknak. Maor Károllyal például gyakran együtt tanul szabad idejében, de felkeresik és meghallgatják tanácsait mások is.

A KISZ-szervezetben is tevékenyen részt vesz. A közelmúltban ötletes, karikatúrákat készítettek a faliújságra. A karikatúrák és a hozzájuk fűzött megjegyzések olyan találók voltak, hogy azóta is beszélnek róla a fiatalok.

A szerkesztőség üzeni

Beledi Lajos Zalaudvarnok. Panaszára értesítjük, hogy szeptember 16-tól november 30-ig 690 forint járadékot folyósítottak. **Nagy Elemér Fegyvernek.** Meghívásának alkalom adtán eleget teszünk. **Klimó Sándor Hatvan.** Panaszára a fogadónapon választ kapott. **Büti Lajosné Budapest.** Köszönetét és jókívánságait továbbítottuk az illetékeseknek.

Arany József Balatonkenese, Cseh Zoltán Szolnok, Várnai László Pécs, Pataki József Orosháza, Szabó Tibor Terézvárosi Pft. Főnökség, Leitl Ferenc Pécs. Behán Bózsa Kazincbarcika, Garlati Gyula Budapest. Leveleiket, tudósításaikat helyhiány miatt közölni nem tudtuk.

Cserháti József Szeged, Horváth Károly Budapest, Gondos József Pécs, Pataki József Orosháza, Tótka Károly Szeged, Horváth Józsefné Budapest, Farkas Ferenc Nyíregyháza, Csomor János Szolnok, Huszár József Budapest, Bognár Károly Tapolca, Várnai László Pécs, Kismihók Róbert Celldömölk. Leveleiket, tudósításaikat felhasználtuk.

Aranyos István Hídépítési Főnökség. Panaszait továbbítottuk.

Hírek

— **350 lóerős diesel hidraulikus mozdony prototípusát készítik el még ebben az évben a Wilhelm Pieck Vagon- és Gépgyárban.**

— **Több mint 9000 tonna szenet takarítottak meg a debreceni fűtőház dolgozói a kongresszusi munkaverseny során. A megtakarítás értéke több mint 5 millió forint.**

— **Elkészült a Keleti pályaudvar fő homlokzata. Az állványokat november 7-re bontották le. Az üvegfal-homlokzatra a Stadionéhoz hasonló nagy világító óra kerül.**

— **A Szovjetunióból importált fa átrakását 1961-től a Komoró—Tuzsér határában berendezett telepen végzik majd. Az idevezető széles és normálnyomtávos vasúti pálya alapozása már megkezdődött.**

— **Német, orosz, francia nyelvtanfolyam indult november 10-én Szombathelyen a vasutasok Ady Endre Művelődési Otthonában.**

— **4000 forint pénzjutalmat kaptak a szobi vasútállomás dolgozói az őszi csúcsforgalomban végzett eddigi kiváló munkájukért.**

— **Bolgár vasutas vendégek látogattak októberben Debrecenbe. Felkeresték a pályafenntartási telepet, az állomást és a fűtőházat. A területi bizottságon értékes tapasztalatcserére került sor.**

— **Ismeretterjesztő előadássorozatot indított a szombathelyi vasutasok Ady Endre Művelődési Otthona. A gazdag programban érdekes irodalmi, technikai, földrajzi és egészségügyi előadások lesznek. Az előadásokat filmvetítés tarkítja.**

— **Sardou: Váljunk el c. háromfelvonásos vígjátékát tanulja a szombathelyi állomás színjátszócsoportja. A darabot még ebben az évben bemutatják.**

— **A győri vasútállomás építésére, korszerűsítésére további másfélmillió forintot fordítanak 1960-ban.**

— **114,8 százalékra teljesítették első féléves tervüket a szentesi építési főnökség dolgozói. Az egy munkaórára eső termelésben 119 százalékos, az egy munkásra eső terv teljesítésében pedig 123 százalékos eredményt értek el.**

— **Már nem tudja zavartalanul ellátni a megnövekedett forgalmat a szobi határállomás. A magyar—csehszlovák együttműködés keretében tárgyalások folynak, amelyek szerint egy közös magyar—szlovák határállomást építenek a szomszédos Sturovóban.**

— **Kultúrváróterem létesül a szombathelyi vasútállomáson. Az igazgatóság 50 000 forintot fordít a terem renoválására. A munkát már megkezdték.**

— **Megkezdték az 50 méteres sínek hengerlését a Diósgyőri Lenin Kohászati Művekben. Jövőre már 60 százalékban ilyen sínek gyártanak.**

— **A különféle méretű vasúti nyomtatványok egységesítéséről tárgyaltak a Vasutak Nemzetközi Szövetségének most lezajlott kongresszusán.**

— **390 tonna szenet takarítottak meg a III. negyedévben a szolnoki fűtőház fiataljai. Túlsúlyos vonatok továbbítása révén 7919 tonna súlyú árut juttattak el rendeltetési helyére. III. negyedévi megtakarításuk összesen 252 ezer forint.**

— **Ifjúsági napot rendezett Szeged állomás KISZ-szervezete a Petőfi-kultúrotthonban. Az ifikkel az állomásfőnök beszélgetett el, majd kultúrműsorral és tánccal fejeződött be a hasznos összejövetel.**

— **Naponta 1100—1200 vagon cukorrépát szállít a vasút. A rakodás országszerte rendben folyik. A nagyarányú cukorrépaszállítás előreláthatóan az év végéig, illetve a jövő év elejéig tart.**

— **A Bácsalmási Gazdasági Kisvasút 1950. október 16-án kezdte meg működését. Havonta 33 000 forint pénzforgalmat bonyolít le és 8000 utast szállít.**

— **Megtakarított szénnel közlekednek egy hónapig a pécsi igazgatóság mozdonyai.**

— **Emléklapot bocsátott ki 2, 5 és 10 forintos címletekben felszabadulásunk 15. évfordulója alkalmából a Magyar—Szovjet Baráti Társaság.**

Lakáscsere

— **Elcseréln**ém nagyméretű, XXII. kerületi 2 szobás összkomfortos, kertes (udvar, gazdasági épület), MÁV intézeti lakásomat egyszobás összkomfortos, szabadrendelkezésű lakásra a XI. vagy XIV. kerületben. Cím: Csermej János nyugdíjas, Budafok—Háros állomás. Érdeklődni: vasárnap egész nap.

— **Elcseréln**ém 2 szoba félkomfortos szolgálati lakásomat 2—3 szoba összkomfortos lakásra. Cím: Bp. XIII., Mautner Sándor u. 135. fsz. 5. Érdeklődés: Horváth Gézáné. Bp., Józsefváros állomásfőnökség. Telefon: 35—77/175 mellék.

— **Elcseréln**ém Bp. XIV. kerületben levő 2 szoba összkomfortos, gyümölcsfás, kertes, gazdasági udvaros MÁV-lakásomat 2 db egyszobásra vagy egy-egy szobásra, megállapodás szerint. Telefon: 206—894. Érdeklődni: naponta 8—10 vagy 18—20 óra között.

Két egybehangzó vélemény egy üzemi tanácsról

Az üzemi demokrácia fejlesztésének egyik szerve az üzemi tanács. Míg a termelési tanácskozások az egyes részlegek problémáit vitatják meg, addig az üzemi tanácsok az egész üzemet érintő problémákkal foglalkoznak, és sok esetben döntési joggal bírnak. Az üzemi tanács az üzem valamennyi dolgozójának fóruma.

Az szb-titkár véleménye

Vajon hogyan tölti be hivatását ez a fórum a Szombathelyi Járműjavítóban? Hallgassuk meg, mit mond erről *Kovács Lajos* szb-titkár, az üzemi tanács elnöke.

— *Üzemi tanácsunk 81 főből áll. A negyedévenként esedékes üléseket eddig pontosan megtartottuk. Ezenkívül több alkalommal sor került rendkívüli ülésre. Szeptember első felében például a kongresszusi verseny állását beszéltük meg. Ismertettük a tanács tagjaival, mit vállaltunk, hol tartunk a vállalások teljesítésében, melyek a további feladaink.*

Egy másik rendkívüli ülésen a dolgozók kezdeményezésére az idősebb szakmunkások bérezésével foglalkoztunk. Mindenki egyetértett azzal a javaslattal, hogy anyagiakban is juttassuk kifejezésre az idősebb, elismert szakmunkások megbecsülését. A javaslat alapján 22 idősebb elvtárs havi keresete átlag 150 forinttal emelkedett.

Az üzemi tanács a nyár közepén a nyereségrészesedés elosztásával is foglalkozott. Ezen az ülésen olyan vita alakult ki, amelyre még nem volt példa a járműjavítóban. A többi között határozatba foglalták, hogyha valaki kimagasló eredményt ér el a termelésben, vagy jelentős újítást dolgoz ki, az átlagosnál magasabb részesedést kap. A lógósoknak, a munkafegyelem megsértőinek, az igazolatlanul mulasztóknak viszont csökkentik a részesedését. Aki hat napnál többet mulaszt igazolatlanul, azt kizárják a nyereségrészesedésből.

Mit mond a vállalatvezető?

Hogyan vélekedik az üzemi tanácsról *Matkó József*, a járműjavító igazgatója, aki a nyár végén került Szombathelyre?

— *Két ízben vettem részt az üzemi tanács ülésén. Őszintén szólva, jó érzés hallani, ahogyan ez a fórum megvitat egy-egy — akár a dolgozókat, akár az üzemet érintő — kérdést. Ezek a viták azért is hasznosak, mert a gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek vezetőinek véleménye mellett a dolgozók hangját is hallani lehet. Én úgy látom, hogy üzemi tanácsunk betölti hivatását. Összetételével sincs baj, minden réteg képviselve van benne.*

— *Még annyit szeretnék megjegyezni* — mondja végezetül —, *hogy amikor az üzem fejlesztési és felújítási kérdéseivel foglalkozunk, a tanács tagjai akkor is juttassák el hozzánk a dolgozók véleményét. Eddig ugyanis, amint tapasztaltam, ilyen kérdésekről jobbára csak a gazdasági vezetők hallatják hangjukat.*

Éljenek jobban a lehetőséggel a fehérváriak

A székesfehérvári állomástól néhány perc járás a vasutas művelődési ház. Sajnos, „ház" és nem vasutasotthon, mert a látogatók nyolcvan százaléka nem vasutas.

Nem otthon azért sem, mert nem eléggé otthonos. Kívülről hűvös, barátságtalan épület. Belül is ráférne az alapos tatarozás. A mennyezet repedezett, a falak, a kulisszák, a díszletek színtelenek, fáradtak.

Rendszeres időtöltési lehetőséget csak az ivóhelyiség nyújt. Nincs társalkodó, olvasóterem. Még könyvtárhelyiség sem. A könyvek a vezető — *Szabó elvtárs* — szobájában sorakoznak.

— *Nem nagy a lehetőség* — mondja —, *de a meglevőt kihasználjuk. Itt, az én szobámban próbálnak a színjátszók is* — mutat az aprócska helyiségre.

Kicsi a helyiség, kicsi a színjátszás! Ha nem is minőségben, de mennyiségben. Néhány előadás közül nagyobb sikert csak a *Néma leventével* értek el: ami azt igazolja, hogy tudnának mást, jobbat, többet adni. Olyant is, ami oktat, nevel, s amivel össze lehet fogni a vasutas-családokat.

Joggal büszkék viszont az énekkarra.

Ez az egyetlen közösség, amelyben nincs paroli szín,

csak tenor, basszus, ilyen és olyan szólamok. Közkedveltek a szombat estéken tartott össztáncok. Ilyenkor igen sok a látogató.

— Talán éppen ez a baj — mondja *Kraft* elvtárs párttitkár. — Helyes, hogy az épület betölti a kulturális központ szerepét. Nem zárhatjuk ki a külső dolgozókat sem. Az is jó, hogy a vasutas és egyéb dolgozók így barátkoznak. De nem helyes — s itt megnyomja a szót —, hogy mindenáron bevételre törekszik a vezetőség, sokszor nemkívánatos elemeket is találunk a szombati „hacacárékon". Egy-két kurjantás, durva hang, vagy egy-egy „swing-tóni" elriasztja a jó érzésű embereket.

Végh Ferenc szb-titkár elvtárs csaknem szó szerint ezt állítja, de hozzáteszi, hogy jobb szervezéssel, a fiatalok, főleg a KISZ-fiatalok jobb hozzáállásával a műsoros estek, táncestélyek jobb propagálásával, a jegyek előre eladásával biztosítani lehetne az erkölcsi sikert is.

Igy igaz!

Közben *Cseh Emil* könyvtáros is megérkezik. Elmondja, hogy 2895 könyv áll az olvasók rendelkezésére.

A gőckönyvtár mellett 14 fiókkönyvtár működik.

Év végére háromezerre akarják emelni a könyvállagot. Havonta 500—600 könyv forog kézen. A dolgozók 18—20 százaléka forgatja *Jókait, Solohovot, Adyt, Gorkijt.*

Ha elégtelenül is, de mozog az élet az állomásiaknál. Szándékosan mondom így, hogy állomásiaknál, mert valahogy ketté van szakítva ez az egybe tartozó nagy vasutasporta: a járműjavító és az állomás. Az egyik kollektíva nem jár a másikhoz, és fordítva.

A műhelyek külön kulturális életet élnek

— mondják az állomásiak. Sajnos, ez az élet nagyon egyoldalú. Igaz, van egy nagy „kultúrterem", amit inkább ebédlőnek lehet nevezni. Piszkosak a salétromrágta, ételszagú falak. A nagy színpad függönye fáradtan csüng. A kulisszák és díszletek fakultak. Több hónapos por lep mindent.

Egyetlen hely a klub, ahol rend uralkodik. Televízió, rádió teszi barátságossá. A klubdélutánok és a jól szervezett ismeretterjesztő előadások szinte kimerítik a művelődési lehetőséget. *Vati* szb-titkárnak helyesek az elgondolásai. Műsoros esteket és rendszeres klubesteket fogunk tartani — mondja.

Kell is, és lehet is!

Az a véleményem, hogy egymástbecsüléssel, összefogással.

a mozgalmi szervek és a gazdasági vezetők segítségével nagyot léphetnének előre a fehérváriak.

Nagyon egyedül van a kultúrvezető. Látszik hogy akar, szeretne jobbat, szebbet tenni, de nem futja az erejéből.

Álljanak össze négyen-öten járműjavítósok és állomásiak, olyanok, akik szívesen tevékenykednek a művelődéspolitikáért, menjenek el a *Dunakeszi* vagy a Landler Járműjavítóba tapasztalatcserére. Azt fogják látni, hogy ott is akad bőven nehézség. De azt is láthatják, hogy jobb, sokkal jobb a kulturális élet, mint Fehérváron.

Gergely József

AZ INYENC

— *Resztelt máj nincs? Akkor Debrecenen át utazom.*

BÜSZKESÉG

— *Utazik, Pista bácsi?*

— *Nem. Csak a fiam képét jöttünk megnézni a dicsőség táblán.*

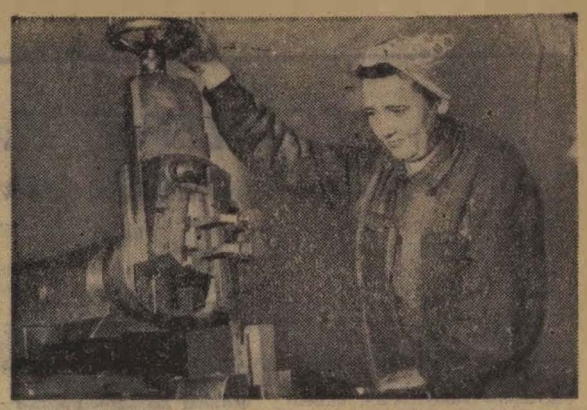
MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest, VII., Rákóczi út 54.
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. DECEMBER 1.



Özv. Lantai Györgyné szakmunkás 8 éve dolgozik gyalugépen a Landler Járműjavítóban. Teljesítménye átlagosan 105%. Mint a IX. osztály legjobb női dolgozója példát mutat a kongresszusi versenyben is.

Éljen az MSZMP VIII. kongresszusa

A kommunisták százezrei és a pártonkívüli milliók által eddig soha nem tapasztalt érdeklődéssel várt pártkongresszus ideje elérkezett. Tanácskozásra gyültek össze a kommunisták legjobbjai, hogy a Központi Bizottság irányelvei alapján, felhasználva pártunk több mint 40 éves tapasztalatait, értékelve az elmúlt évek, különösen az 1956. óta eltelt időszak küzdelmeit, levonva a tanulságokat az eredményekből és hibákból, kijelöljék továbbhaladásunk útját.

Mint az irányelvek leszögezik, a Központi Bizottság javasolja a kongresszusnak, hogy hagyja jóvá és erősítse meg az MSZMP 1956. november óta folytatott politikai irányvonalát, jelölje ki a szocializmus építésének további feladatait. Hagyja jóvá azokat az irányelveket, melyeknek alapján elkészíthető népgazdaságunk fejlesztésének második ötéves terve.

Midőn ezek a sorok az olvasó kezébe kerülnek, már folyik a tanácskozás. Az egész ország a kongresszus felé fordul. Az irányelveket hónapok óta vitatjuk, saját munkaterületünkre konkretizálva már boncolgatjuk a terveket. Jól tudjuk, hogy a kongresszus határozata előre haladásunkat célozza — mégis vagy talán éppen ezért várakozással lessük a kongresszus híreit.

És ez a várakozás nem véletlen. Három év óta megszoktuk már, hogy amit pártunk megígér, azt készpénznek vehetjük. Azt is tudjuk, hogy a tervezésnél, az ígéretnél mindig a reálitás talaján áll. Azok a számok, irányelvek, amelyeket a kongresszus határozatra emel, a jövő ígérete, vázolása, de a tennivalók rögzítése is lesz.

A várakozás tehát annak is szól, hogy ki-ki mielőbb hozzáfoghasson munkaterületén a végrehajtás legjobb módozatain gondolkodni. S hogy a kongresszus határozatainak végrehajtásán párttagok és pártonkívüliek egyaránt a legnagyobb odaadással munkálkodnak majd, ennek biztosítéka az a versenylendület, amely a napokban érte el tetőfokát.

A kongresszusi verseny során született eredmények — amelyek töredékéről lapunkban is hírt adunk —, a vasutasok bizonyságtételei pártunk politikája mellett. Biztosítékok arra, hogy a második ötéves terv előkészületi éveiben a termelés, a termelékenység volumenét, valamint a dolgozók hozzáállását tekintve, szilárd alapot képezünk a szocializmus alapjainak lerakásához.

Amikor a kongresszus részvevőinek felelősségteljes munkájához sikereket kívánunk, jelentjük pártunk Központi Bizottságának, hogy a magyar vasutas dolgozók teljesítették vállalásaikat. Kérjük fogadják ezt úgy, mint annak biztosítékát, hogy a vasutasokra a jövőben is biztos számíthat pártunk és dolgozó népünk.

A kongresszusnak jelentjük:

A vasutas dolgozók túlszárnyalták kongresszusi vállalásaikat

Az elmúlt napokban egyre több szolgálati helyről kaptuk a hírt: *teljesítették éves tervüket.* Ha a vasút egészére ma még nem is mondhatjuk ezt el, büszkén jelenthetjük a kongresszusnak, hogy

a vasutas dolgozók becsülettel teljesítették kongresszusi felajánlásukat.

A kongresszusi verseny lendületével az év első 10 hónapjában a vasút 105,3 százalékra teljesítette szállítási tervét. November első két dekádjának eredménye 104,4 százalék. Előzetes számítás szerint csaknem bizonyos, hogy decemberben 15-e körül büszkén jelenthetjük: *a vasút teljesítette 1959. évi feladatait.* Az év befejezése előtt két héttel körülbelül 104—105 százalékra teljesíti a MÁV szállítási tervét.

A kongresszusi verseny során

az országos vállaláson felül 1 300 000 tonna árut szállítottunk el.

Ez a hatalmas árumennyiség abból származik, hogy a kongresszus tiszteletére, fokozott mennyiségű szenet termeltek a bányák, több ércet dolgoztak fel a kohók és megsokasodott a vasúton a késztermékek elszállítása is.

Ha a vasút gazdaságosságának tényezőit nézzük, akkor sincs szégyenkezni valónk.

Az év első tíz hónapjában 515 millió forint nyereségtöbbletet ért el a vasút.

Ez a tekintélyes összeg kedvezően befolyásolja a vasutas dolgozók évvégi üzemi jutalékát.

Kedvezőek az eredmények a tehervonatok átlagos terhelését illetően. A legutóbbi értékelés szerint sikerült a tehervonatok átlagos terhelését 11 tonnával, 785 tonnáról 796 tonnára emelni. Nem szabad viszont elhallgatnunk azt sem, hogy nem értük el a tervezett szintet a teherkocsik átlagos kihasználásánál.

A második világháború óta ebben az évben értünk el először olyan tartós javulást a személyvonatok menetrendszerűségében, amely az utazóközönség szemében javarészt visszaállította a vasúti munka hitelét, hiszen a nagyközönség a vasutasok munkáját nagyrészt a vonatok menetrendszerűségén keresztül méri le.

Egész évben 97—97,3 körül mozgott a személyszállító vonatok menetrendszerűsége.

Az elmúlt napokban a nagy köd miatt ugyan 96,8 százalékra esett vissza a menetrendszerűség, de biztosak vagyunk abban, hogyha a köd nem zavarja a munkát, ez a szám ismét emelkedni fog.

Dolgozóink a verseny ideje alatt felkészültek az őszi- és a téli forgalom előre nem látott nehézségeire. Ezt bizonyítja, hogy a londoni méretű köd ellenére is közlekedett minden vonat és jelentős baleset nem történt.

Igérjük, hogy a verseny lendülete a kongresszus után sem hagy alább. Tovább harcolunk a kongresszus határozatának végrehajtásáért, a kongresszusi zászlóért, a téli forgalom sikeres lebonyolításáért

Almásfüzitőn vasárnap is folyik a rakodás

A második világháború alatt lebombázott almásfüzitői felvételi épület helyén két egymástól különálló, kisméretű épület áll. Egyikben a forgalmi és a főnöki iroda kapott helyet. A másikban egy szűk méretű váróterem és az Utasellátó söntése található.

Öltöző, mosdó, oktatóterem nincs. Bizony, ma már kevés ilyen szolgálati hely található az országban. A dolgozók ennek ellenére megállják helyüket. Különösen a kongresszusi versenyben értek el figyelemre méltó eredményeket.

Kapcsolat a szállítókkal

Március első felében, amikor röpgyűlésen ismertették a párthatározatot, a dolgozók vállalták, hogy az élüzemszintet — 105 százalék — egy százalékkal túlteljesítik, a tehervonatok menetrend szerinti indításában pedig 82 százalékos eredményt érnek el

A vállalást mind az első félévben, mind a harmadik negyedévben túlteljesítették. Az első félévben csupán azért nem kapták meg az élüzem címet, mert megsértették a bizonylati fegyelmet. A jó munka jutalma azért nem maradt el. Az igazgatóságtól eddig 14 ezer forint rendkívüli jutalmat kaptak az állomás dolgozói.

Füzitőn a vasárnapi rakodás is rendben halad. A két nagyüzem, a *timföldgyár* és a *kőolajipari vállalat* vezetőivel létesített jó kapcsolat eredményeként a tervben kiszabott 135 kocsi megrakását a legtöbb esetben túlteljesítették. November 15-én, vasárnap például 150 kocsit raktak meg.

A siker indítéka

Az is ide kívánkozik, hogy az igazgatóság területén a hasonló kategóriájú állomások havi versenyében többször végeztek az első és a második helyen.

Nagyszerű eredmények ezek. Főleg ha a mostoha körülmények mellett figyelembe vesszük, hogy a nyár végén *Tata* és *Almásfüzitő* között hetenként négyszer volt vágányzár. Ugyanebben az időben *Almásfüzitő-felsőn* vágányeltolásra került sor.

Hogy mi az eredmények titka? Füzitőn éppúgy mint máshol, a kongresszusi verseny alatt — amelyet helyesen irányítanak a mozgalmi szervek — javultak meg ilyen mértékben az eredmények. Elsősorban a szakszervezeti bizottság foglalkozik sokat a kongresszusi versennyel, amelyben *Pék Imre szolgálattevő* és *Várszegi Lajos* tolatásvezető jár az élen.

„Egy nappal csökkentettük a vágányzárt"

Üzemünk a második félévben is tartja az élüzemszintet — írja *Novák József*, a hatvani villamosfelügyelőség dolgozója. Sikeresen teljesítettük november 7 tiszteletére tett felajánlásainkat is. Október 26. és november 7-e között a 25 KW-os szigetelők beépítésénél 9591 forint megtakarítást értünk el. A vállalás eredményeként *Aszód* és *Gödöllő* között egy nappal csökkentettük a vágányzárt és ezzel nagymértékben elősegítettük az őszi forgalmat.

Különösen *Tószegi Vince, Ócsai István, Hernádi Lajos, Gorácz József, Pete András, Tóth Ferenc* és *Bognár Károly* elvtársak tüntek ki jó munkájukkal.

Szállítási rekord A MISKOLCI FŰTŐHÁZBAN

A miskolci fűtőház is szép eredményekkel büszkélkedhet. *„Fűtőházunkban a párt márciusi határozata új életre keltette és továbbfejlesztette a szocialista munkaversenyt* — írja Gomány Béla elvtárs. — *Dolgozóink nagy lelkesedéssel vesznek részt a versenyben és átérzik azt a nagy felelősséget, amely a borsodi iparvidék termékeinek szállítása kapcsán rájuk hárul.*

Az őszi forgalom igen nagy feladatokat állított elénk — írja —, *de ezeket sorra — rendre sikerült megoldanunk. Októberben fűtőházunk történetében egyedülálló szállítási rekordot, 2 715 081 százelegytonna kilométert értünk el."*

A szocialista brigád címért

A kelenföldi pályaudvaron brigádok alakultak a szocialista brigád cím megszerzéséért. Vállalták, hogy tervüket élüzem szinten teljesítik, a kocsitartózkodási időnél 105 százalékot érnek el. Az oktatásokra rendszeresen eljárnak és a brigádokon belül az évvégi üzemi jutalék kifizetéséből kizáró fegyelmezetlenség nem lesz.

A nyékládháziak állják a szavukat

Nyékládháza állomás dolgozói az élüzemszint túlteljesítésével kívánják köszönteni a kongresszust. Ha az év utolsó hónapjában is olyan lelkesedéssel dolgoznak, mint eddig tették, tervük valóra válik: ismét ott lesznek a kitüntetettek között

A verseny rugója a turok versenye. Ottjártunkkor az addig harmadik helyen szereplő *Gombos-brigád* éppen megelőzte a versenyben vezető *Takács-brigádot*. Persze a többiek sem hagyják magukat és a nemes versengés a számok tükrében nagyon jó képet mutat.

Az októberi összteljesítményük 112 százalék felett volt, tehát a kongresszusi vállalásukat is túlteljesítették. Így érthető, hogy az igazgatóság hasonló csoportú állomásai között szinte állandóan a legjobbak között tanyáznak.

Különösen a kocsitartózkodási idő csökkentésénél értek el kiváló eredményt. Egy éve még 14,5 óra volt a tervszám, ma viszont a tényszám 8,5 óra. Különösen akkor tűnik szembe a javulás, ha figyelembe vesszük, hogy a kavicsbánya — amely a kocsik zömét rakja — 12 óra alatt köteles visszaadni a vagonokat.

A teljesítmények emelésén túl *vállalták, hogy novembert balesetmentesen zárják.* Kezdeményezésükhöz csatlakozott az igazgatóság több állomása is. Ha nem éppen ennek a felajánlásnak, de az éber szolgálattételnek tudható be, hogy *Berecz Károly* váltőőr november 9-én nagyon súlyos balesetet hárított el. lelkiismeretes munkájával. Megérdemelte a kapott jutalmat.

November 7-én az állomásfőnök és helyettese kiváló dolgozó jelvényt kapott. De ha továbbra is hasonló lelkesedéssel munkálkodnak a nyékiek, akkor egyre több dolgozó mellére kerül a megtisztelő kitüntetés.

Több mint másfélmillió forintos túlteljesítés Szolnokon

„A Szolnoki Járműjavító dolgozói — olvassuk Csomor János leveléből — a legutóbbi értékelések szerint a megtakarításra tett vállalásaikat, 1 685 000 forinttal teljesítették túl.

A szocialista munkabrigád címért harcolók táborához újabb és újabb brigádok kapcsolódnak. Kuksi József és Kocsis László brigádjai terven felül 4—4 kocsi javítását vállalták. Dobó Gyula bognár, pótfelajánlásában vállalta, hogy 8 köbméter OH faanyag helyett 12 köbmétert használ fel. A szekrénylakatosoknál Tisza József brigádja újabb 4 kocsi szekrényének javítását fejezi be."

Cseh Zoltántól, a Szolnoki Járműjavító dolgozójától arról értesülünk, hogy nemcsak az élüzem címért, hanem a szakszervezet és a szakvonali vezetés által létesített kongresszusi versenyzászló elnyeréséért is harcolnak.

Illés István elektrikus brigádja (Veszprém-külső fűtőház) a kongresszusi verseny keretében november 30 helyett november 6-ra befejezte a herendi állomás átépítésével kapcsolatos elektromos álszereléseket.

(Kovács Géza felv.)

Jó eredmények a mezőkövesdi pályafenntartási szakaszon

Hónapok óta jó eredményekkel büszkélkedhet a mezőkövesdi pályamesteri szakasz kollektívája. A kongresszusi versenyben tervüket rendszeresen 100 százalékra teljesítették, bár gyakran megoldhatatlannak látszó akadályokkal kellett megküzdeniök.

Eredményeiket a dolgozók lelkesedésének, a szakmai vezetés és a politikai szervek jó együttműködésének köszönhetik.

EGY LÉPÉS ELŐRE

Január 1-től új, egységes anyagszámjegyzék kerül bevezetésre

Uj kifejezéssel ismerkednek meg rövidesen az anyagszerkezeléssel foglalkozó vasutas dolgozók. Az új kifejezés azonban két régi, ismert fogalmat feledtet. Persze, nemcsak az történik, hogy az eddigi cikklisták és különböző anyaglajstromok nevét MÁV anyagszámjegyzékre változtatták, hanem ennél sokkal több.

A MÁV anyagnyilvántartásban jelenleg kettősség uralkodik: létezik a cikklista, mint az új, a fejlődés előhírnöke; és használatos a 40—50 évvel ezelőtt szerkesztett, a technikai fejlődés akkori állapotát tükröző anyaglajstrom. Ezen túlmenően a vasúton használatos anyagok egyharmad része nincs árulistába bedolgozva, árkategóriában ponttételként szerepel, lehetőséget adva a visszaélésekre. Ezek a hiányosságok régóta fennállnak, sokan érezték és látták ennek tarthatatlan állapotát.

Ez év tavaszán az Anyagellátási Igazgatóság vezetője kiadta a feladatot: *el kell készíteni és 1960. január 1-én be kell vezetni az új, egységes anyagszámjegyzéket.* A feladat sikeres végrehajtására a legjobb anyagszerkezelési dolgozókból öttagú szerkesztő bizottság alakult.

Az anyagszámjegyzék szerkesztésénél az alábbiakat kellett figyelembe venni:

A MÁV területén levő — rendszeres fogyasztást képező — összes anyagokat logikai sorrendben összesítve, egységes rendszerbe foglalni;

megszüntetni az eddigi cikklistákat és különböző anyaglajstromokat;

felszámolni a ponttételrendszer döntő többségét;

biztosítani a technikai fejlődés jelenlegi helyzetének visszatükröződését az anyagszámjegyzékekben;

fokozni a társadalmi tulajdon védelmét — adminisztrációs vonatkozásban.

Az operatív feladat végrehajtására négy hónap állt rendelkezésre. Az új anyagszámjegyzék mintegy 240 ezer tételt tartalmaz, ebből közel 40 ezer teljesen új tétel. A többi tételt új, logikai sorrendben kellett feldolgozni.

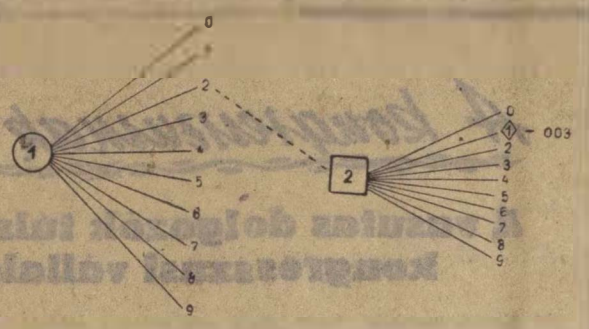
Az eddigi tíz számjegy helyett hat számjegyet használunk, ami lényegesen kedvezőbb, könnyen megjegyezhető, ezáltal megrövidül a szükséges bizonylatok kitöltésének ideje.

Az anyagszámjegyzék első három számjegye (csoportszám) az anyagok ipari csoportosítását jelenti. Az anyagokat tíz ipari főcsoportba soroltuk. Ezeket a csoportszám első számjegyével jelöltük a következőképpen:

0. Fogyóeszköz;
1. Fűtőanyag, bányászati és kohászati termékek;
2. Vas- és fémipari anyagok;
3. Járműalkatrészek;
4. Villamosipari anyagok;
5. Távközlő, híradástechnikai és biztosítóberendezési anyagok;
6. Motoralkatrész, gép és gépalkatrész, műszer és légtéralkatrészek;
7. Sín, sinkapcsolóanyagok, keresztezések, kitérők és egyéb felépítményi anyagok;
8. Vegyi- és építőanyagok;
9. Fa-, papír-, textil-, bőr-, gumi-, azbeszt-, serte-, csiszoló- és fényezőanyagok.

Minden anyagfőcsoportot — decimál számrendszerben — tíz anyagcsoportra bontottunk (0—9-ig), amit a második számjeggyel jelölünk. Az anyagok sokfélesége azonban további bontást igényelt, ezért minden anyagcsoport ismét tíz alcsoportra tagozódik. Ilyen mély bontás alapján egy-egy anyagfőcsoport száz alcsoportra van lebontva.

A második három számjegy (tételszám) az anyagok egyedi megjelölését szolgálja.



csoport			tétel			
szám						
főcsoportszám	csoportszám	alcsoportszám	tételszám			anyag megnevezése
1	2	1	0	0	3	Ötvözetlen finom acéllemez, A I.23 min., 1 mm vastag

A hatjegyű számrendszer lehetővé teszi, hogy az anyagokat összesen ezer alcsoportba soroljuk, ami az anyagféleségek mélységi tagozódását tökéletesen biztosítja. Minden alcsoport 999 tételt tartalmazhat, bár ez nem fordul elő. A tételszámok összességét tekintve jelenleg egynegyed részét sem tudjuk felhasználni. Éppen ezért lehetőség van további új anyagféleségek számjegyzékbe való bedolgozására.

Az anyagszámjegyzék megszerkesztésével egyidejűleg gondoskodott a szerkesztő bizottság az anyagmozgatási bizonylatok egységesítéséről és a bizonylatnem-számozások logikai sorrendben való átdolgozásáról is. A nyomdai munka jól halad és minden remény megvan arra, hogy a bevezetés 1960. január elsejével megtörténhessen.

A bevezetéshez megfelelő segédleteket is biztosít az Anyagellátási Igazgatóság. A nagyobb tárolóhelyeken és az igazgatóságok székhelyein a számadók a szükséges tájékoztatást megkapják.

Az új anyagszámjegyzék bevezetésével megtesszük a kezdő lépést az adminisztrációs munkánk egyszerűsítésére, könnyebbé tételére. A további lépések megtételéhez azonban segítő kezekre van szükség, különösen azok részéről, akik mindennapi munkájuk során különösen érzik a bürokratizmus káros hatásait.

Seres Albert

Szakszervezetünk gazdálkodásáról

A szakszervezet pénzgazdálkodásának feladata biztosítani a szakszervezeti munkához szükséges anyagi eszközöket. Ellenőrizni, hogy ezeket tervszerűen a mozgalom, a tagság érdekeinek megfelelően használják fel.

Ha a fentiek alapján az első félév gazdálkodását értékeljük, megállapíthatjuk, hogy szervezeteink általában a fentiek szellemében tényked-te.. Megértették a tagdíjbeszedési tervek teljesítésének szükségességét.

1959 első felében a tagság aránya 88,17 százalékról 90,2 százalékra emelkedett. Nőtt a rendszeresen fizető tagok száma is. Nem hanyagolták el szervezeteink a tagdíjelmaradás pótlását sem. 14 007 esetben történt elmaradt tagdíj rendezés. *Az alapszervezeti választások tehát a mozgalmi vonalon történt előrehaladás mellett gazdasági vonatkozásban is erősítették szakszervezetünket.*

A tagdíjbeszedésben elért eredmények mellett azonban még vannak hiányosságok. Különösen az egy főre eső átlag teljesítésében. Ezt a számot a tervezett 13,56 forinttal szemben csak 12,10 forintra teljesítettük. Nemegyszer előfordul, hogy egyes tagok tagdíjelmaradásukat nem a tagdíj rendezésével hanem új belépéssel kívánják megoldani, amit szakszervezeti bizottságaink egy része helytelenül megenged.

Az első félévben a tagdíjbeszedési tervet túlteljesítettük. SZOT és elnökségi határozat alapján a túlteljesített összeg 60 százalékát vissza kell juttatni az szb-knek. *Ilyen címen az első félévben 730 000 forintot kaptak alapszervezeteink.* A túlteljesítési összeg fennmaradó részét is a tagság igényeit kielégítő feladatokra fordította a központ.

Mint eredményt könyvelhetjük el, hogy *szakszervezeti bizottságaink saját eszközű bevételeiket túlteljesítették.* Fejlődés mutatkozik a szociális és kulturális igények kielégítésében is. Nem megfelelő azonban a munkavédelmi és társadalombiztosítási feladatok ellátásához szükséges anyagi eszközök felhasználása. Meg kell szüntetni a nőbizottságok működésével kapcsolatos külön gazálkodást is.

Nem mutatkozik fejlődés az elmúlt évekhez viszonyítva a sportigények kielégítésében. Ma, amikor előtérbe kerül a tömegsport, alapszervezeteinknek is meg kell találniuk a tömegsport fejlesztésében rájuk háruló feladatok megoldásának helyes módszerét.

A szervezési és ügyviteli kiadások alakulása azt mutatja, hogy szervezeteinket általában a takarékosság elve vezérli. Persze, nem jelenti ez azt, hogy ne csökkentsék tovább is ezeket a költségeket.

Az év első felében 3288 főt részesítettünk szülési, 1294 dolgozót temetkezési segélyben. Örvendetes javulás mutatkozik a segély igények gyorsabb elintézésénél. Rendkívüli segélyt 1771 dolgozó kapott. Az egy főre eső összeg a múlt évi 264 forinttal szemben az idén 282 forint.

A rendkívüli segélyeknél szb-ink még meglehetősen formális munkát végeznek. Többnyire csak azok segélyigényével foglalkoznak akik kérelmet nyújtanak be, de nem kutatják azokat, akik szociális helyzetük alapján joggal rászolgálnak a rendkívüli segélyre.

A szakszervezeti gazdasági munkának az anyagi eszközök felhasználásán kívül fontos feladata a vagyontárgyak kezelése, megőrzése. A legsúlyosabb mértékben elítélendő minden olyan mulasztás, amely a társadalmi tulajdon megrongálását vagy eltűnését jelenti.

A vagyontárgyak nyilvántartása, kezelése még nem kielégítő. A jövőben a bizalmiak munkájának jobbá tételével szakszervezeti bizottságaink fűzzék még szorosabbra a kapcsolatot a tagsággal, mert csak így érhető el a feladatok maradéktalan végrehajtása, a szükséges anyagi eszközök biztosítása, a tagság érdekében történő felhasználása.

Kossa István elvtárs a Tisztképző Intézetben

Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter november 14-én előadást tartott a *Vasúti Tisztképző Intézet* hallgatóinak. Elemezte közlekedéspolitikai helyzetünket, beszélt a vasút fejlődésének lehetőségeiről a második ötéves tervben.

Az előadás után a miniszter elvtárs hosszasan elbeszélgetett az intézet vezetőivel és tanáraival.

Váltófagytalanító készülék

A *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* tudományos munkatársainak közreműködésével, az eddigi nemzetközi tapasztalatok felhasználásával, váltófagytalanító elektromos készüléket szerkesztettek a *Csepeli Vas- és Fém Művekben.* A VTI részéről *Erdős László* tudományos kutató működött közre.

A készülék kipróbálására szakemberek és a sajtó képviselőinek jelenlétében november 20-án került sor a ferencvárosi pályaudvaron.

A bemutató jól sikerült. Becslések szerint a készülék 20 perces üzemeltetése után 70 centiméteres hótakarót képes leolvasztani a váltókról. A kézi tisztogatással szemben 40—60 százalékos költségmegtakarítást is el lehet érni, de a készülék legfőbb előnye abban van, hogy növelt a forgalom biztonságát és folyamatosságát.

A próbakészüléket a tél folyamán üzemeltetni fogják. Ha beválik, sor kerül széleskörű bevezetésére.

Több segítséget...

November 8-án Kőbánya-Felsőről 414/II-es számú motorvonaton közlekedtem Ludasra. 16.16 órakor érkeztem Vámosgyörkre. Ott meglepetéssel közölték velem, hogy nem mehetek tovább, mert a menetirányító nem ad engedélyt — mondván —, hogy a motor úgyis csak luxusként közlekedik.

Mondanom sem kell, hogy nagyon tévednek a miskolci menetirányítók, mert a motor egyáltalán nem luxusként közlekedett, hanem anyagot szállított a felsővezeték építéséhez. Anyagot szállított október 25-én is, ennek ellenére 4 órát kellett vesztegelnünk ugyancsak Vámosgyörkön. A menetirányítók nem gondolnak arra, hogy a felesleges feltartóztatással késleltetik a vonal villamosítását? A motoron utazó dolgozóknak sem mindegy, hogy órákat esnek ki a termelésből.

Szetei Dezső

Szakszervezeti aktívaértekezlet az Északi Járműjavítóban

November 18-án a műszak befejezése után az üzemi étkezdében tartotta meg az *Északi Járműjavító* szakszervezeti bizottsága negyedévi aktíva értekezletét. Mintegy 180-an gyűltek össze, hogy meghallgassák a szakszervezeti bizottság beszámolóját a legutóbbi aktívaülés óta végzett munkáról.

A beszámoló foglalkozott a SZOT IV. teljes ülésével, a szakszervezet központi vezetősége határozataink végrehajtásával. Megemlítette, hogy a párt márciusi határozata után az üzemben kiszélesedett a szocialista munkaverseny. Ezzel párhuzamosan a szakszervezeti tevékenység is megélénkült.

Foglalkozott a beszámoló azzal is, hogyan alkalmazzák az üzemben a *III. országos bizalmi tanácskozás* útmutatásait, majd elemezte a télre való felkészülés fontosságát.

A beszámolót vita követte. A hozzászólók nyíltan és őszintén elmondották, mit találtak jónak a szakszervezeti bizottság munkájában és mit nem.

Volt aki szóvátette, hogy az Osztószertár nem gondoskodik időben az anyagok pótlásáról. Uj anyagot csak akkor szerezhetnek be, ha már a régi teljesen elfogyott. Ez időnként zavart okoz a munkában. Szóba került, hogy a műszaki vezetők és a szakszervezeti bizalmiak kapcsolata még mindig nem kielégítő.

Végezetül az aktívaértekezlet megtárgyalta a szakszervezeti bizottság 1960. évi költségvetését, majd 55 jól dolgozó aktívát megjutalmaztak.

III. Országos Vasutas Fényképkiállítás

A szakszervezetek *Egressy Gábor Művelődési Klubjában Sopron József*, a szakszervezet főtitkárhelyettese november 24-én nyitotta meg a *III. Országos Vasutas Fényképkiállítást.*

A kiállításra 51 amatőr fotós és 11 fotókör 249 fényképet küldött. A zsüri 132 fényképet talált alkalmasnak kiállításra.

A megnyitó után *Soproni* elvtárs kiosztotta az elnökség által adományozott díjakat. Az I. díjat *Kátai Imre* (Szombathelyi Jj.) *Hallgatóság*, a II. díjat *Sz. Szabó László* (Pécsi Ig.) *Hó-rukk!*, a III. díjat *Rósz Ernő* (Északi Jj.) *Gőzhengerek kifuvatása* című képe nyerte. *Lehel Jenő* (Vasúttervező), *Szabó Gyula* (Pécsi Ig.) *Gréczi Ferenc* (Pécsi Ig.), egy-egy képét oklevéllel díjazták.

A megnyitón került sor a *luzerni vasutas európai fotókiállításon* sikerrel szereplők okleveleinek átadására is. A nemzetközi vetélkedésen *Halász Rudolf* kettő, *Sárosi Imre, Somlai Tivadar* és *Sz. Szabó László* egy-egy oklevelet nyert.

A kiállítás első látogatói előtt *Vassányi Béla* fotoművész értékelte a kiállított képeket nagy hozzáértéssel.

A kiállítás december 2-án zárul.

Három éves a Landler Járműjavító önálló munkásőr százada. A század tagjai a termelőmunka mellett fáradhatatlanul vesznek részt a kiképzésben. Erőt ad nekik az a tudat, hogy a pártot, a nép békés, alkotó munkáját védelmezik.

Körültekintő munkaerő-kiválasztással a második ötéves terv sikeréért

Az MSZMP kongresszusi irányelveit rendkívül nagy érdeklődéssel tanulmányozták, vitatták a dolgozók. Az *Egészségügyi Kutató Laboratórium és a Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás' Főnökségének* dolgozói és vezetői is — hasonlóan más szolgálati helyekhez — megkezdték a saját munkájukra vonatkozó adatok elemzését, a tennivalók felmérését és meghatározását.

A második ötéves tervben előirányzott gépjárművek számszerű növelése, a vasúti közlekedés dieselesítése és villamosítása, nem utolsósorban az utazószolgálat körében előirányzott munkaidőcsökkentés és bizonyos mérvű munkaerő-fluktuáció több ezer új közlekedési dolgozó alkalmazását teszi szükségessé. A fejlett közlekedési technika, az új gépek kezelése nagyobb szaktudást igényel. Népgazdasági szempontból sem közömbös, hogy a közlekedési dolgozók milyen mértékben és mennyi ideig alkalmasak a feladatok maradéktalan ellátására.

Főnökségünk egyik részlege végzi a dolgozók alkalmassági vizsgálatának döntő részét, nemzetközileg elismert tudományos megalapozottsággal. Kitűnő műszerekkel állapítjuk meg a dolgozók hallásának, színlátásának, homályban látásának élességét, az idegrendszer állapotát, a különböző ingerekre való reagálás mértékét, és számos más fiziológiai tényezőt, amelyek a közlekedés biztonságának, a balesetek megelőzésének alapvető feltételei.

Mivel a dolgozók kiképzése jelentős összegbe kerül, elengedhetetlenül szükséges, hogy az alkalmazás, a kiképzés előtt körültekintő alkalmassági vizsgálatokat végezzünk. A vizsgálatok elvégzésének módszerbeni feltételei adva vannak.

A növekvő követelményekhez viszont a meglevő létszám nem elegendő és a rendelkezésre álló intézeti helyiség sem alkalmas. Sajnáljuk, hogy a jövő évi létszám tárgyalásakor a minisztérium a szaklétszámfejlesztést nem hagyta jóvá. Talán még nem volna késő ezt a problémát újból felülvizsgálni.

A helyiségproblémát is meg lehetne oldani, ha az alkalmassági vizsgálatokat igazgatóságokra decentralizálnánk. Ez kétségtelenül több műszer beszerzésével járna, de a költség azzal megtérülne, hogy a dolgozóknak nem kellene az egész országból Budapestre utazni vizsgálatra. Lehetne úgy is segíteni a helyzeten, ha az Egészségügyi Mozgólaboratóriumhoz hasonló mozgó vizsgáló intézetet hoznánk létre.

Második ötéves tervünk ragyogó távlatokat tár elénk. A dolgozók alkotásvágyát, munkalendületét viszont a vezetés még körültekintőbb munkájával, többek között a tervek végrehajtását végző dolgozók jobb kiválasztásával is kell segíteni.

Rácz Kálmán,
a központi vezetőség tagja

A pártkongresszusnak jelentjük

Esztergomban évek óta nem volt baleset

Esztergomban a dolgozók kezdeményezése nyomán már az év elején megindult a munkaverseny. A kongresszusi verseny újabb lendületet adott a mozgalomnak. Az esztergomi vonal a tehervonatok menetrendszerű közlekedésében és a tehervonati sebesség tekintetében az igazgatóság egyik legjobb vonala. Ebben nagy részük van a vonatkiséröknek.

A kongresszusi versenyt havonta értékelik. Augusztus, szeptember és október hónapban élüzemszinten teljesítették feladataikat az állomás dolgozói.

November 23-tól november 30-ig kongresszusi műszakot tartottak. A műszak beindulását röpgyűlések előzték meg.

Az állomás jó munkáját dicséri az is, hogy november 7-én *Csutora István* forgalmi szolgálattevő, *Szabó Mihály* tolatásvezető, *Mayer Lajos*, továbbá *Barina János* vonatvezető és brigádja „Kiváló dolgozó" oklevelet és pénzjutalmat kapott. *Kéri Gyula* vonatvezető és brigádja pénzjutalomban részesült. Külön elismerésben volt része *Selmeci Ernő* oktató- és vezénylőtisztnek és *Mátrai Pál* leltárszámadónak.

Az állomásnak a legtöbb gondot a kocsikihasználás okozza. Az élelmiszerekkel megrakott vagonok visszafelé vagy üresen, vagy göngyölegekkel rakottan futnak. Gyakran a város ipari üzemei sem használják ki a kocsikat. Különösen az export feladásoknál gyakori ez a jelenség. Ha ehhez hozzávesszük az állandó létszámhiányt különösen értékesnek mondhatók az eredmények.

Nagy hatást gyakorolt az esztergomiakra az utóbbi időben a baleseti statisztika kedvezőtlen alakulása. Bár náluk az utóbbi években nem fordult elő baleset, mégis elhatározták, hogy harcolnak a balesetek ellen. Nem elég a más kárán tanulni — mondogatják —, hanem nekik is mindent el kell követniök az emberi és anyagi áldozatot követelő balesetek megelőzéséért.

67 tonnával emelték az átlagos terhelést

Nemrégiben értékelték a kongresszus tiszteletére indított munkaversenyt *Hatvan* állomáson. Megelégedéssel állapították meg, hogy a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indításában a vállalásnál jobb eredményt értek el. Egy 1245 tonnás vonat közlekedtetését takarították meg azáltal, hogy 67 tonnával meghaladták az egy vonatra eső átlagos terhelést.

A fentieken kívül 12 000 forint értékű olajat és 170 000 forint értékű villamosenergiát takarítottak meg.

GAZDASÁGI VASUTAK

A Gazdasági Vasutaknál a kongresszusi verseny eredményeként az év első háromnegyedévében a tervezettel szemben 14,5 millió forint eredményjavulást mutattak ki. A többleteredmény a tervek túlteljesítéséből és az önköltség csökkentéséből származott. A G. V. a tervezett 1,7 millió árutonna helyett 1,8 milliót, 3,1 millió utas helyett 4 milliót szállított.

BUDAFOK

Az állomás dolgozói az élüzemszint 1 százalékos túlteljesítését vállalták. Az 1 százalékból azonban 10 lett. Részeredményeik: kocsitartózkodás 110 százalék, kocsimozgatás 125 százalék, kocsikihasználás 113 százalék, tehervonatok menetrendszerű közlekedése 130 százalék, személyvonatok menetrendszerinti közlekedése 100 százalék. Átlageredményük 119,5 százalék.

DEMECSER

A demecseri pályamesteri szakasz dolgozói *Nyírbogdány* állomáson november 4—6 között két csoport kitérőt cseréltek ki terven felül. A munkát úgy szervezték meg, hogy a vágányzár időtartamát mindkét alkalommal egy-egy órával csökkentették.

GYULA

Az állomás dolgozói becsülettel helytálltak a kongresszusi versenyben. Október havi eredményeik a következők: kocsitartózkodás 103,9 százalék, kocsimozdítás 91,6 százalék, kocsikihasználás 110,7 százalék.

A pályamesteri szakasz dolgozói is jó eredménnyel üdvözlik a kongresszust. Különösen az önköltség csökkentésében és az anyagtakarékosságban tűntek ki.

TAPOLCA

Kiváló egyéni- és brigádteljesítményekről kaptunk hírt *Tapolcáról*. November 19-én, *Simon József* raktárnok és brigádja az egy órára eső árumozdítási súlyt 186,2 százalékra, teljesítette. *Csák Zoltán* forgalmi szolgálattevő és brigádja a kocsimozgatásban 103,7, a kocsitartózkodásban 112,5, a személyvonatok menetrend szerinti közlekedésében 100, az egy vonatra eső terhelésben 117,4, a tehervonatok menetrendszerinti közlekedésében 82 százalékos eredményt ért el.

A pályafenntartási főnökség dolgozói az élüzem címért harcolnak. Különösen az ócskavas gyűjtésben értek el jó eredményt.

BUDAPEST-JÓZSEFVÁROS

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói pótfelajánlásként vállalták, hogy 4 csoportkitérő fektetésénél 5000 forint megtakarítást érnek el, terven felül 12 db 48 rendszerű 24 méteres sint és 720 db talpfát cserélnek ki, 20 vagont raknak meg munkaszünetes napon, 2 db vágánygépkocsi futójavítását végzik el terven felül, 120 000 forinttal csökkentik az általános és a felépítményi forgóalapot.

KECSKEMÉT

Sánta András kocsimester kisebb karfájással betegállomány helyett a szolgálatot választotta. — *Nem akarunk a kongresszusi versenyben lemaradni* — mondotta. — *Amit vállaltunk, annak eleget is teszünk.*

Fájó kézzel is nagyszerűen irányította a tolatást és ha kellett, még a csavarkapcsot is megfogta. Az eredmény nem is maradt el. Azon az éjszakán egyetlen Kecskemétet érintő vonat sem késett.

DEBRECEN

Az állomás dolgozói a fajlagos kocsimozditásnál 107 százalékos eredményt értek el és ezzel 118 napot takarítottak meg. A tehervonatok átlagos terhelésénél 102 százalékot mutat az eredmény, amivel 63 db 1110 tonnás vonat indítására nem került sor. A kocsitartózkodásban elért 103 százalékos eredmény azt jelenti, hogy 13 600 kocsit állítottak be korábban. Ezen kívül 1100 kocsit szabadítottak fel azzal, hogy kocsikihasználási tervüket 105 százalékra teljesítették.

Teljesítik megnövekedett feladatukat Somoskőújfalu állomás dolgozói

Az őszi csúcsforgalommal egyidőben jelentősen megnövekedett a somoskőújfalui vasútállomás forgalma. A határforgalom az év vége felé állandóan növekszik, mert a külkereskedelem egyre több árut szállít ezen a vonalon.

A kongresszusi munkaverseny során az állomás dolgozói elhatározták, hogy megszerzik az élüzem címet és maradéktalanul teljesítik a rájuk háruló megnövekedett feladatokat.

A verseny nagyszerű eredményeket hozott. Eddig 60 tolatási órát takarítottak meg és 107 kocsi árut szállítottak el terven felül.

Csökken a kocsitartózkodási idő

Pécs állomásról Leiti Ferenc tájékoztat a kongresszusi verseny állásáról: „Pécs állomás dolgozói most a verseny finisében azért küzdenek, hogy vállalásaikat túlteljesítsék. A kocsitartózkodási idő csökkentése a legnagyobb feladat.

Kiváló eredményt ért el ebben Hermesz Dezső forgalmi szolgálattevő brigádja, akik a 6,6 órás kocsitartózkodást 6,2 órára csökkentették. A leadási kocsik beállításának idejét 3 óráról 2,6 órára szorították le. Fontos cél a tehervonatok menetrend szerinti indítása is. Ebben Nagy Dezső, kocsimester és brigádja 96,43 százalékos eredményt ért el.

Valamennyien szívügyüknek tekintik terveink és vállalásaink teljesítését, mert az őszi forgalom sikeres lebonyolítása, a pártkongresszus tiszteletére indított verseny legdöntőbb feladata."

Legfőbb cél: az élüzem szint teljesítése

— Szabadbattyánnak még sohasem volt olyan nagy forgalma, mint az idén — ezzel fogad *Balázsy Sándor* állomásfőnök. — A nyáron egymást érték a személyvonatok, az ősz beálltával pedig a teherforgalom lett a vártnál jóval nagyobb.

— A megnövekedett feladatok nem okoznak zavart a munkában?

— Nem. Állomásunkon igen jó a kollektív szellem. Ebben része van annak is, hogy a dolgozók több mint kétharmada Battyánban lakik.

Beszélgetés közben csakhamar a kongresszusi versenyre terelődött a szó. Szabadbattyánnak még egyetlen esetben sem sikerült elnyerni az élüzem címet. A pártkongresszus tiszteletére éppen ezért azt vállalták, hogy 2 százalékkal túlteljesítik a 107 százalékos élüzem szintet.

Hol tartanak a vállalás teljesítésében?

— A második negyedévben átlag 118 százalékra teljesítettük a tervet. Megálltuk helyünket az erős nyári személyforgalomban is. Sajnos a III. negyedévben csak 105 százalékos eredményt értünk el.

— Mi okozta a lemaradást?

— Az állomás területén a nyár végén hozzáfogtak egy több emeletes ÁRHI raktár építéséhez, s a soponyai gyermekvároshoz vezető műút építését is megkezdték. Azóta mindennap kapunk néhány vagon építőanyagot. Nos, hogy ezek a kocsik ne fussanak üresen, bevezettük a rakva-rakott mozgalmat. Az üres kocsikat cukorrépával raktuk meg. Ezzel alaposan megnőtt a kocsitartózkodási idő. A kocsikihasználást pedig a kenderszállítás rontotta le.

Októberben már javultak az eredmények, mert az igazgatóság megengedte, hogy a rakva-rakott kocsiknál 6 órával növelhetik egy-egy kocsi tartózkodási idejét. Novemberben pedig mind a három tényezőnél 109 százalék felett teljesítették a tervet.

Nem maradhat ki a felsorolásból az sem, hogy az első félévben az állomások egymásközötti versenyében kétszer végeztek az első helyen. A kilencedik vasutasnapon a személyvonatok menetrendszerinti indításáért 1400, november 7-én 2000, ebben az évben összesen 6500 forint jutalomban részesültek. Az sem mellékes, hogy ezen a vonalon az állomások csinosításában *Gárdony* után ők végeztek a második helyen.

Az igazgatóságok egymásközti versenye

Az októberi eredmények alapján az igazgatóságok egymásközti versenyének sorrendje a következő:

1. *Budapest*
2. *Szeged*
3. *Miskolc*
4. *Pécs*
5. *Szombathely*
6. *Debrecen.*

Szoros küzdelem Komlón a brigádok versenyében

Komló állomás dolgozói a pártkongresszus tiszteletére indított versenyben kiváló eredményt értek el. Különösen a brigádok között folyt nemes vetélkedés. A Kossuth-brigád a fajlagos kocsimozgatásban és a kocsitartózkodási idő csökkentésében tűnt ki és 107,39 százalékos eredményével az első helyre került.

A Táncsics-brigád szintén jó eredményeket ért el és erősen veszélyeztette a Kossuth-brigád elsőségét. Eredménye mindössze 0,19 százalékkal volt rosszabb.

A KISZ-brigádok tagjainak nem sikerült elérniök a kívánt eredményt a kocsitartózkodásban. Egyéb feladataikat jó eredménnyel teljesítették és így 104,32 százalékos eredményükkel a harmadik helyre kerültek.

Minden bizonnyal Komló állomás brigádjai továbbra is ilyen lelkesen dolgoznak, s öregbítik az állomás jó hírét.

A teherkocsik gazdaságosabb kihasználásának egy módja

A pécsi igazgatóság területén jó eredményeket értünk el a teherkocsik kihasználásában. *Az átlagos terhelést a vállalt 15,95 tonna helyett 16,22 tonnára teljesítettük.*

Sokunkban felmerül a kérdés hogyan lehetne még tovább emelni a terhelést? A pályák állapota, tengelynyomás korlátozások, az áruk összetétele — és sorolhatnám tovább — mind egy-egy korlát. Ezek a korlátok azonban bizonyos mértékben ledönthetők. Erre ad lehetőséget forgalmi osztályunk legutóbb kiadott rendelete is.

A rendelet leszögezi, hogy a teherkocsik átlagos terhelését nemcsak statikus, hanem dinamikus módon is növelni lehet. Az új gazdasági mutató az áruszállítást az árusúly és a szállítási távolság tükrében méri. Azt mutatja meg, hogy a kettő, négy- és többtengelyes kocsijainkat rakott futásuk alatt hogyan használtuk ki.

A dinamikus kocsiterhelés javításánál tehát az a feladatunk, hogy *minél kevesebb kocsitengely-kilométeren belül minél nagyobb árutonna-kilométer teljesítményt érjünk el.*

Ez úgy lehetséges, ha nagyobb raksúlyú kocsijainkat maximális terheléssel a legtávolabbi célállomásra rakjuk meg. Így kevesebb lesz a kocsitengely-kilométer, kisebb lesz a szállítandó holt teher, javul az árusúly elegysúly aránya, növekszik az utazási sebesség és csökken a kocsiforduló idő is.

Várnai László
Pécs

A Tisza-híd átadása után egy évvel Kiskörén

Egy esztendeje, hogy átadták a forgalomnak a kiskörei Tisza-hidat. Azóta *Kál-Kápolna* és *Kisujszállás* között jelentősen megnőtt a teherforgalom. Ezzel természetesen nagyobb feladatok hárulnak főként Kisköre dolgozóira. A nógrádi szénmedencéből ezen a vonalon jut el a szén az Alföldre.

A hídavatás előtt egy pár tehervonat is elegendő volt Kál-Kápolna és Kisköre között. Ma három pár vonat közlekedik. A pártkongresszus tiszteletére a kisköreiek azt vállalták, hogy 109 helyett 111%-ra teljesítik tervüket.

— Sikerült-e teljesíteni vállalásukat?

— *Októberig nem tudtunk jó eredményt elérni* — mondta *Pecze János* állomásvezető. — *Ez azonban nem rajtunk múlott. Arról van ugyanis szó, hogy Kál-Kápolna a legtöbb esetben 800—1200 tonnás szerelvényeket küldött Kisújszállásra. Ezek a szerelvények Kisköréig zavartalanul eljutottak. Itt azonban megállt a tudomány, mert a kisteljesítményű gépek a híd emelkedőjére 300—400 tonnánál többet nem tudtak felhúzni. Ilyenkor a többi elegy nálunk maradt. Mondanom sem kell, hogy ez alaposan rontotta eredményeinket. Még az is csak részben segített helyzetünkön, hogy az igazgatóság engedélyével bevezettük a tolószolgálatot.*

Erre a célra ugyanis külön gépet nem kaptak. Mindig az ellenirányból érkező szerelvény gépjének kell ellátni ezt a feladatot. A gépre viszont rendszerint várni kell.

Az említett okok miatt az igazgatóság később változtatott a tervszámokon. Így októberben már átlagosan 115%-os eredményt értek el.

Az átmenő forgalmon kívül naponta 8—10 vagon cukorrépát és 5—6 vagon, vagy ennél is több egyéb mezőgazdasági terményt vagy élőállatot adnak fel.

A kis állomás nyolc dolgozója a nehézségek ellenére is lelkes, áldozatkész munkát végez.

Vonatszakadás ellenére pontos érkezés

November 21-én a 317-es számú vonat percnyi pontossággal érkezett Rákoskeresztúrra. A megállás után — ilyen ritkán történik — szétszakadt a vonat. A kalauzkocsi környékét gőzfelhő borította. A légvezetékekből sípolva szökött ki a levegő.

Az utasok nagy része mérgesen mondogatta: innen sem megyünk tovább egyhamar.

Nem így gondolkodott viszont Jónás András vonatvezető és a kezelője. Azonnal munkához láttak, s pár perc múlva indulhattak tovább. A Keleti pályaudvarra pontosan érkezett a vonat.

Kell-e szebb teljesítmény a kongresszus tiszteletére?

Török István, a Hídépítési Főnökség motorszerelője különösen a kompresszorok szerelésében nyújt kiváló teljesítményt. (Kovács Géza felv.)

A debreceni állomáson példásan dolgozik Zsiros János, kiváló dolgozó szocialista brigádja. (Kiss János felv.)

1919 1957 KISZ Ifjúsági ÉLET

Látogatás Sztálinvárosban

A celldömölki fűtőház KISZ-fiataljai két napot töltöttek Sztálinvárosban, az állomás KISZ-szervezetének vendégeként.

Több mint 20 fiatal vett részt a kiránduláson, amelynek során nemcsak szórakoztak, hanem szakmai ismereteiket is gyarapították. Megtekintették többek között a *Dunai Vasmű* impozáns berendezéseit és a város több létesítményét.

A vendéglátásért ez úton is köszönetet mondunk az állomás KISZ-szervezetének. *Szabó Teréz* KISZ-titkár, aki mindent elkövetett, hogy fiataljaink jól érezzék magukat és minél többet lássanak, tanuljanak. A látogatás viszonzásaképpen mi is meghívtuk az állomás fiataljait Celldömölkre

Kismihók Róbert,
Celldömölk.

Fiatal műszakiak tanácskozása

A szakvonali vezetők és a mozgalmi szervek kezdeményezésére november 25-én tanácskozásra gyűltek össze a szakszervezetben az 1958/59-ben végzett vasúti mérnökök és technikusok.

A tanácskozásnak az volt a célja, hogy a fiatal műszakiak elmondják eddigi tapasztalataikat, kicseréljék gondolataikat és tájékoztassák vezetőiket a munkájukat és előrehaladásukat akadályozó problémákról.

A tanácskozás sikeres volt. Hozzájárult ahhoz, hogy a fiatal műszakiak gyorsabban megtalálják helyüket az életben.

A szerkesztőség üzeni

Horváth István Gyöngyös. Levelére érdemben választ kapott: **Burján József Hatvan.** A 12/24 órás forduló szolgálatban a 24 órás pihenőidő szabadnapnak tekintendő. **Kismihók Róbert Celldömölk, Mező László Dombóvár, P. Nagy Sándor Balassagyarmat, Bársony István Budapest.** Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

Szabó Pál Budapest, Kismihók Róbert Celldömölk, Szetei Dezső Villamos Felsővezeték Építésvezetőség, Pataki József Orosháza, Dancs József Tapolca, Szabó Károly Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség, Tótka Károly Szeged, Lőrincz Antal Kecskemét, Bognár Károly Tapolca, dr. Horváth Károly Gazdasági Vasutak Ig., Kiss János Debrecen, Lévárdi József Vasúti Főosztály, Lelti Ferenc Pécs, Novák József Hatvani Villamos Vonalfelügyelőség, Farkas János Mezőkövesd, Csomor János Szolnok, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Kiss Károly Nyíregyháza, Gomány Béla Miskolc, Cseh Zoltán Szolnok, Bánki József Landler Jj. ÜV., Cserháti József Szeged, Bányai András L sz. Mozgó Építésvezetőség, Várnai László Pécs. Leveleiket, tudósításaikat lapunk szerkesztőségénél felhasználtuk.

Bánki József Landler Jj. ÜV. Versét helyhiány miatt közölni nem tudtuk. **Molnár János Budapest.** Levelének tartalmáról az illetékeseket tájékoztattuk. **Mező László Dombóvár.** Észrevételéről az illetékeseket tájékoztattuk.

Szentgáli István Gyöngyös. Levélben válaszolunk.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

50. számból: 128 822/1959. I. Fkv. C. Az államvasúti dolgozók évvégi üzemi jutaléka számfejtésének és folyósításának szabályozása.

126 225/1959. I/2. B. Javító-nevelőmunkára kötelezettek munkaviszonyának rendezése.

51. számból: 129 535/1959. I/1. B. Rendelet a téli forgalom lebonyolítására.

„Teljesítettük éves tervünket"

Dancs József, Talpolcáról azt jelenti, hogy a tapolcai fűtőház teljesítette éves tervét. „A fűtőház dolgozói beváltották ígéretüket — írja. November 14-re teljesítették évi tervüket. Az előírt 2136 tonna helyett 3485 tonna szenet takarítottak meg. Ez megfelel a fűtőház húsz napi szénfogyasztásának."

BÉKÉSCSABA

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói sem maradtak le a versenyben. Eddig 1 300 000 forintot takarítottak meg a népgazdaságnak. Jelentősen megnövekedett a beadott újítások száma. Jól sikerült az ócskavasgyűjtési kampány. Tíz nap alatt 100 000 forint értékű ócskavasat gyűjtöttek össze.

HIREK

— **Dupla vagy semmi** játékkal egybekötött ismerkedési estre készülnek a várpalotai vasutas és postás fiatalok.

— **70 000 forintos pótfelajánlással** toldották meg 205 000 forintos megtakarításukat a Budapesti Épületelemgyártó Főnökség dolgozói. Egész évi feladatukat október 15-re teljesítették.

— **Naponta 1500 arcképes** igazolványt érvényesítenek a szegedi igazgatóság menetkedvezményi csoportjában.

— **Villamosmegállót építettek az** Északi Járműjavító KISZ-szervezetének tagjai társadalmi munkával az üzem Hungária körúti sarkára. A fiatalok a kerítést beljebb vitték, kiszélesítették a járdát és fedett váróoszlopával látták el a megállót.

— **70 éves fennállására készül a** szegedi vasutasok Hazám énekkara. Az énekkarnak 80 tagja van.

— **Hazalátogatott Tápiógyörgyére** a Szovjetunióban lakó Dömök József. A Budapesti Építési Főnökség I. számú Mozgó Építésvezetőségének kommunistái meghívták a november 7-i ünnepségre. A találkozás kellemes hangulatban telt el.

— **A munkavédelmi versenyben** is jó eredményekkel büszkélkedhet a pécsi igazgatóság. A baleesetek száma 1958. III. negyedévéhez viszonyítva 29 százalékkal, a munkanap kiesések száma 15 százalékkal csökkent.

— **A szocialista brigád cím** elnyeréséért folyó versenyben Szeged állomáson a vonatkísérőnél Halász Miklós és Garamvölgyi Antal brigádja, a forgalomnál Herpai László és Tóth József rendelkező forgalmi szolgálattevők brigádja verseng az első helyért.

— **169 tonna árut rakott ki** egy nap alatt a Varga darusbrigád Szeged—Tisza pályaudvaron. Ilyen teljesítményre ritkán akad példa a pályaudvar történetében.

— **Új helyiséget kapott** Pécs állomás KISZ-szervezete. A fiatalok társadalmi munkával varázsolták barátságossá új otthonukat.

— **Kalauzi tanfolyamot szervezett** Keszthely állomás párttitkára, hogy enyhítsen az állandó munkaerő-gondokon. Az előadásokat dr. Vágó András és Bognár Károly tartja.

Lakáscsere

Elcserélném Mautner Sándor u. 137. sz. alatti nagyméretű 1 szoba félkomfortos, gáztűzhelyes házfelügyelői lakásomat hasonló lakásért (lehet külterület is). Érdeklődni bármikor.

Budapesti igazgatóság dunántúli szénbánya állomásán lévő 2 szobás, komfortos, kertes lakásom elcserélném hasonló kereskedelmi munkakörös lakással a miskolci, pécsi vagy szegedi igazgatóság területén. Cím: Számadó- és árudénztáros. Pusztavám.

Hort-Csány állomáson Rigó József 2 szoba, konyhás, kamra, előszoba, 400 n.-öl telekkel, gyümölcsössel, melléképülettel rendelkező szolgálati lakását elcserélné hasonlóért, esetleg egy szoba-konyhás összkomfortosért. Megtekintés: vasárnap. Érdeklődni: Északi Jj. ÜV. IX. osztály.

Pécs környéki állomásfőnök keresi a budapesti igazgatóság olyan dolgozóját, aki hajlandó a pécsi igazgatóság területére cserélni. Levelet Laufer Gyula, Bp., V., Irányi u. 7. címre kér.

A budapesti igazgatóság forgalmi dolgozóinak újító tevékenységéről

„Legyen mindenki a munkahelyén újító!" — hangzott el a magyar újítók és feltalálók II. országos tanácskozásán. Ha ez jelszó, akkor is helyénvaló, a közös nagy cél; az ipari és mezőgazdasági termelés növelése, ezen keresztül az életszínvonal emelése érdekében. De helyénvaló mint javaslat is! Jó és hasznos dolog ésszerűsíteni, újítani, tökéletesíteni.

Hogyan fogadták a felhívást a budapesti igazgatóság forgalmi dolgozói? Ime a számok! 1958-ban 322 872 forint megtakarítást jelentő újítást adtak be a dolgozók. Az idén 789 435 forint a beadott és elfogadott újítások forint összege. A számok sok mindent rejtenek, de magyaráznak is.

Akik nyitott szemmel járnak

Ceglédi Ottó igazgatósági újítási felelős mindentudó naplója egyaránt elárul jót és rosszat. De Ceglédi elvtárs sem fukarkodik a véleményekkel. Csaknem „fejből" sorolja az idén beadott 161 újítás szerzőit.

Egyik-másik eset nagyszerű példa a kétkedőknek. *Jászvári Ferenc* felügyelő *és Dárdai Károly* főpályamester nyitott szemmel jártak Győr állomáson és megállapították, hogy néhány felújításra váró kitérő és vágánykapcsolat helyes munkaszervezés mellett nélkülözhető. Jól megfontolták a dolgot és javaslatot tettek azok felszedésére. Igazuk lett! 358 500 forint vándorolt a népgazdaság 7100 forint pedig az újítók zsebébe.

Anhalt és *Gál* elvtársak hasonlóképpen cselekedtek Dunapart állomáson. Előregedett és haszontalan kitérők felszedését javasolták. 116 570 forint gazdasági haszon után 4600 forint újítási díjat vettek fel. *Balinka* állomáson *Pintér József* elöljárónak is jó szeme van. Jó bizony, mert meglátta a jobb, a könnyebb munkalehetőséget. Jó szolgálatát és igyekezetét 1211 forint újítási díjjal jutalmazták.

Tovább lehetne sorolni az újítók nevét, a székesfehérvári *Láng* és *Fekete* elvtársat, akik a kocsiszalasztó szolgálat biztosítása érdekében újítottak. A Déli pályaudvari *Bakos Imre* előmunkást és a többieket.

Elismeréssel kell megemlékezni *Hatvan* állomáson *Soós Károly* szakszervezeti és *Srej Sándor* állomási újítási felelősökről, akik nagy igyekezettel és eredménnyel mozgósítanak. A kongresszus tiszteletére például újítási hónapot szerveztek.

... és ahol alszik a mozgalom

De láttunk mást is *Ceglédi* elvtárs naplójában! Illetve évek óta nem láttunk egyetlen beadott újítást sem *Komárom, Vác, Szob, Hegyeshalom, Cegléd, Budapest-Ferencváros* és még jó néhány állomás dolgozóitól. De nem dicsekedhet az újítási mozgalomban elért sikerekkel *Kőbánya-alsó, Kőbánya-felső, Rákosrendező, Óbuda, Dorog, Esztergom sem.*

Vajon ezeken az állomásokon nem lehetne-e valami újat, jobbat kitalálni? Lehetne! Volna és van tennivaló, ha a vezetők jó szívvel foglalkoznának a dolgozókkal és az újítási mozgalom jelentőségével, ha egy-egy oktatáson az oktatótiszt, vagy az állomásfőnök beszélne a mozgalom eredményeiről, hasznáról, bizonyára eredményes lenne.

Lehet és érdemes ténykedni. Ezt bizonyítják a több ezer forintos újítási díjak, függetlenül attól, hogy a közös célért, a közösség érdekében harcolni állampolgári kötelesség. A budapesti igazgatóság forgalmi osztálya egyké nehezen értő, makacskodó állomás kivételével jó úton jár.

— i —

Panaszkodnak és bizakodnak Vámosgyörkön

A korábbi években sem volt könnyű dolguk. *A hatvan—miskolci* vonal villamosítása és a vele egy időben folyó pályakorszerűsítés miatt pedig még kedvezőtlenebb helyzetbe kerültek *Vámosgyörk* állomás dolgozói.

A május 8-a óta tartó vágányzár, no meg az állomás szűk keresztmetszete miatt nem tudják teljesíteni az élüzem szintet, amit a pártkongresszus tiszteletére vállaltak. A kocsitartózkodásban és a kocsikihasználásban még a 100 százalékot sem sikerült elérniük.

Az előrehaladás nehézségei

— *Mi ennek az oka?*

— Az év első felében a *Hort-Csány—Vámosgyörk* közti hosszúsínesítés, a nyár közepe óta pedig a *Ludas* térségében folyó vágánykorszerűsítés alaposan megkésletteti az áthaladó, és a kezelő tehervonatokat — mondotta *Vince Jenő* állomásfőnökhelyettes. — Amíg nem született meg az az intézkedés, hogy *Ludas* előtt láttávolságra megközelíthetik egymást a *Miskolc* felől érkező tehervonatok, gyakran előfordult, hogy egyik vagy másik kezelő teher 7—8 órát is késett.

Mondani sem kell, hogy a késés *Vámosgyörkön* tovább növekedett, mert addig nem kezdhették meg a tolatást — ha megkezdték is, abba kellett hagyni —, amíg a személyvonatok át nem haladtak. Különösen azokban a napokban nem volt irígylésreméltó a helyzetük, amikor a *gyöngyösi* vonalon is vágányzár volt.

Javulásra még a közeljövőben sincs kilátás, mert december 2-án hozzáfognak az állomás vágányhálózatának átépítéséhez. Az átépítés alatt a hat fogadóvágány közül kettőt állandóan zárva tartanak.

Ilyen körülmények között nem könnyű a munkát balesetmentesen végezni. Főként akkor nem, ha a létszám sem teljes.

— Egy kihúzóvágány létesítése sokat segítene az állomás helyzetén — folytatta az állomásfőnökhelyettes. 1960-ban a *Hort-Csány—Vámosgyörk* közötti balvágány hosszú-sínesítésével egyidőben ezt is megépíthetnék.

Ok a bizakodásra

Ezek a nehézségek valóban gátolják a vámosgyörkieket abban, hogy jó eredményeket érjenek el, hogy teljesítsék az élüzemszintet. Ők azonban jól tudják, hogy a vonal villamosításával és a pálya korszerűsítésével járó nehézségek nemsokára megszűnnek és akkor ők is egyenlő eséllyel vehetik fel a harcot a többi szolgálati helyekkel.

Egyébként azt az igazgatóság is elismeri, hogy ma nehézségekkel bajlódnak a vasutasok. Az elismerés anyagiakban is kifejezésre jut. Szeptemberben például 4000, októberben 2500 forint jutalmat kapott az állomás. November 7-én pedig hatan kaptak Kiváló Dolgozó oklevelet.

MAGYAR VASUTAS
Felelős szerkesző: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat.
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

Ausztriai útijegyzetek (I)

— Utazás a Stájer Alpokban —

Két hét nem nagy idő. Különösen ahhoz nem, hogy valaki megismerje a festőien szép, vadregényes ausztriai Alpokat, vagy akár magát Bécset, a muzsika nálunk is jól ismert mestereinek, Lehárnak, Straussnak kedvenc városát. De ahhoz bőven elég, hogy bárki egy életre szóló élménnyel térjen onnan vissza otthonába.

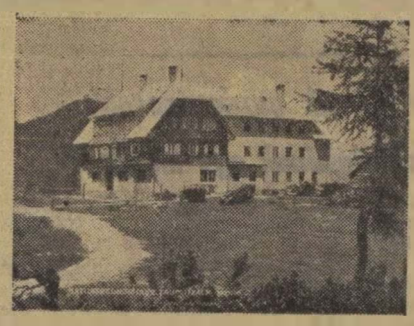
— Mit láttál Ausztriában? Milyen az élet odakinn? — Sokan kérdezték tőlem, mióta hazajöttem. Két hét tapasztalatai alapján az utóbbi kérdésre nehéz lenne kimerítő, hiteles választ adni. Ezért inkább az élményekről szólok.

Negyven fős csoportunk — köztük tíz vasutas — „állomáshelye" a Stájer Alpok egyik legszebb vidéke, nyáron az osztrákok kedvenc kirándulóhelye, télen siparadicsom, Tauplitz volt.*

Reggel érkeztünk Bécsbe, majd másfélórás várakozás után mentünk tovább. Bár kissé fáradtak voltunk, mégis nagyon örültünk a nappali utazásnak, a sok látnivaló reményében.

Nem csalódtunk. Bécstől Amstettenig Ausztria egyik fővonalán a villanymozdony néha 120 kilométer es sebességgel száguldott a gyorsvonati szerelvénnyel, amelynek utolsó kocsijában mi foglaltunk helyet. A fenyvesek övezte dombok, a völgyekben meghúzódó takaros kis falvak, városok, a robogó vonat ablakából is kedvesnek, tisztának, rendezettnek tűntek.

Az igazi látványosság azonban Amstetten után következett.



Ebben az épületben töltöttünk 12 napot

Alig hagytuk el Amstettent, a szelíd dombokat, magas hegyek váltották fel. Közel egyórás utazás után elértük a hegyekből az öreg Duna felé rohanó zöldes színű Ennsfolyót. S mintha vonatunk hűséget esküdött volna a tiszta vizű Ennsnek, órákon át úgy siklott mellette, mint egy óriás kígyó.

Minél beljebb jutottunk a hegyek közé, annál több volt a látnivaló. Az ablakoknál szorongva gyönyörködtünk a meredek, kopár hegycsúcsokban, amelyek néhol egészen szűk mederbe készítették a hömpölygő folyót. Ilyenkor egy-egy percre a vonat is eltűnik a láthatárról, hiszen helyenként szinte egymást érik az alagutak.

A nap már a hegyek felé közeledett, amikor elhangzott kísérőnk figyelmeztetése: — A következő megállónál leszállunk.

— Klachau-Tauplitz! — hallottuk a kalauz hangját, amikor a vonat megállt.

Az állomástól egy rozzant autóbusz vitt bennünket a drótkötél-pályához. Amikor közöltélc, hogy innen már csak „lifttel" mehetünk tovább, bizony, elfehéredtek az arcok. De mivel más lehetőség nem volt, ha félve is, de mindenki sorra beleült a vonókötélről alálógó székekbe. Néhány pere múlva úgy lógtunk ég és föld között a mozgó kötélpályán, mint gyümölcs a fán.

A számunkra addig ismeretlen utazási eszköz, a Berglift vitt bennünket a felhők közé, az ismeretlen tauplitzi fennsíkra, a végállomáshoz. A 4500 méter hosszú kötélpályán 35 percig tartott az izgalmas utazás.

Hogy miért volt izgalmas? Mert a kötélpálya mély szakadékok felett, meredek hegyoldalban épült, s bizony a gyengébb idegzetűeknek nem volt tanácsos lefelé tekingetni, mert a tátongó mélység csak növelte a félelemérzetet. Egyebek közt az is bizonyítja az út izgalmas voltát, hogy a végállomáson még sápadtabbak voltak az arcok, mint a beszállás pillanataiban. Pedig ekkor már szilárd talaj volt a lábunk alatt.

VISI FERENC
(Folytatjuk.)

* Az osztrák vasutasokkal az idén első ízben létesített üdülési csereakció keretében.

EGY VÁRÓTEREMBEN

— Panasz érkezett hozzánk, hogy füstöl a kályha.

— Az ki van zárva. Ebbe a kályhába meg soha nem fűtöttek be, pedig én húsz éve itt vagyok.

TÉLAPÓ

— Kocsirendelés ügyében keresik a főnök elvtársat.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A SZERVEZETT VASUTAS DOLGOZÓK LAPJA

III. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM. Ára 40 fillér 1959. DECEMBER 16.

A felszabadulás évfordulójáig folytatjuk a kongresszusi versenyt

Pártunk március 6-i felhívása nyomán a kongresszus tiszteletére kibontakozott munkaverseny a vasút minden dolgozóját megmozgatta. De a vasutasokhoz hasonlóan az egész ország dolgozó népe megmutatta alkotóerejét, kinyilatkoztatta a párthoz, a néphez való hűségét.

S az eredmény: millió tonnákkal több elszállítandó áru jelentkezett a vasúton. És a vasutasok a gazdaságosság messzemenő figyelembevételével vállalták a többletfeladatot. A kongresszusi verseny során olyan eredményt értek el, amilyenre a vasút történetében még nem volt példa.

Ahogyan közeledünk az év végéhez, úgy szaporodnak azok a hírek, levelek, amelyekben egymás után adnak számot a szolgálati helyek az éves terv befejezéséről, s mindjárt közlik, hogy az év végéig milyen feladatot képesek és akarnak még megoldani.

Visszhangra talált a vasutasok között az a kezdeményezés is, hogy ne álljunk meg, hanem a kongresszusi verseny lendületét vigyük tovább hazánk felszabadulásának 15. évfordulójáig.

A kongresszus nagyszerű célkitűzéseinek megértő visszhangja tehát mindjárt a tanácskozás befejezése után lemérhető. Egyben azt is bizonyítja, hogy reálisak szocializmust építő célkitűzéseink.

Az eddigi eredmények bizonyítékai annak, hogy a magyar dolgozók — köztük a vasutasok —, újabb vállalásaikat is maradéktalanul teljesítik, minden erejükkel azon lesznek, hogy a második ötéves terv ideje alatt befejezhessük hazánkban a szocializmus alapjainak lerakását.

38 000 tonna megtakarított szén

A kongresszusi versenyben a miskolci igazgatóság vontatási szolgálatánál is példátlan sikerek születtek. Évi 100 elegytonnakilométer tervüket december 2-án befejezték. Az egy mozdonyra eső teljesítmény 9 százalékkal magasabb, mint a múlt évben.

A takarékosság eredményességét bizonyítja a 38 000 tonna megtakarított szén több mint 23 millió forint értékben. A vontatási szakszolgálat dolgozóinak nagy része van abban, hogy a legutóbbi értékelés szerint az igazgatóságok versenyében a miskolciak a második helyen végeztek.

A dolgozók megfogadták, hogy tovább viszik a kongresszusi verseny lendületét hazánk felszabadulásának évfordulójáig.

Fekete László

A rendszeres értékelés is hozzájárult a sikerhez

A *Budapest Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség* a pártkongresszus tiszteletére célul tűzte ki, hogy 1959-ben teljesíti az élüzemszint követelményeit. A kongresszusi versenyben elért eredményeiket havonként értékelték és ezt a mozgalmi szerveken, az aktívákon keresztül a legkisebb szolgálati helyekre is eljuttatták. Ezzel elérték, hogy a dolgozók ismerték a vállalást és tudták, hogy hol tartanak a feladatok teljesítésében.

Hosszú lenne az eredményeket részleteiben értékelni. Néhány adat azonban ide kívánkozik. A III. negyedévben a költségfelhasználás globális tervszáma 436 000 forint volt. Ebből 296 500 forintot használtak fel. Az önköltség csökkentését illetően 300 000 forint megtakarítást vállaltak. Október végéig 726 600 forintot takarítottak meg.

Említést érdemel még a szolgálati helyek környékének parkosítása, a vonalak mentén facsemeték ültetése és az ócskavasgyűjtésben elért eredményük is.

Simon László
szb-titkár.

Elismerés a jó munkáért

A *Miskolci Építési Főnökséghez* tartozó szolgálati helyek, a gépesített mozgó, a füzesabonyi, a putnoki, a sárospataki, a miskolci magasépítményi építésvezetőség és a hídépítési dolgozók eredményes munkát végeztek a kongresszusi versenyben.

Felajánlásukat, amelyben elsők között szerepelt a tervek határidő előtti teljesítése és az önköltség csökkentése, jóval túlteljesítették. A Ludas térségében dolgozó gépesített mozgó például 118, a füzesabonyiak 116, a putnokiak pedig 117 százalékra teljesítették III. negyedévi tervüket.

Építési Főnökségünk elismerését fejezi ki a dolgozóknak eddig végzett jó munkájukért.

Fabók János

Hajmási Gyula tolatásvezető, Veszprém-külső pályaudvar egyik legjobb dolgozója. Brigádjának nagy része van abban, hogy az állomás kollektívája egyre jobb eredményt ér el a kongresszusi versenyben.

(Kovács Géza felv.)

Nemcsak a szakvonali teendőket látják el

A budapesti igazgatóság szakszervezeti bizottsága aktíva értekezleten tárgyalta meg a kongresszusi verseny továbbvitelének módozatait.

Elhatározták, hogy külszolgálati ellenőrzéseik során, szakvonali teendők ellátásán túl, elbeszélgetnek a dolgozókkal a verseny jelentőségéről, állásáról, hiszen mindannyiuk érdeke, hogy a budapesti igazgatóság a kongresszusi versenyben a reá háruló feladatokat eredményesen megoldja.

Anka Béla
szb-titkár

Vasárnap is kirakják az önkezelési szállítmányokat

Az őszi forgalom megindulásakor a Szolnoki Járműjavító szertáránál *Csényi György* szb-titkár kezdeményezésére egy öttagú brigád felajánlotta, hogy a kocsitartózkodási idő csökkentése érdekében munkaidőn túli is kirakják az érkező kocsikat. A kongresszus tiszteletére ezt a felajánlásukat úgy módosították, hogy az önkezelési árukat vasárnap is ki-, illetve berakják.

A brigád teljesítette felajánlását. Eddig 117 kocsit ürítettek ki, s ezzel 20 000 forint kocsiálláspénzt takarítottak meg, amellett, hogy segítették a kocsiforduló meggyorsítását.

Most vállalták, hogy felajánlásukat tovább folytatják április 4 tiszteletére.

Hontvári József

A kongresszusi verseny továbbviteléről tanácskoztak...

A VII. pártkongresszus tanácskozásait követő napokban csökkent a versenylendület a *Keleti-fűtőháznál*. A szakszervezeti bizottság idejében felfigyelt erre és egyik délelőtt megbeszélésre hívta össze a műhelybizottságok vezetőit, a legjobb mozdonyvezetőket, lakatosokat, reszortosokat, a szakma kiváló dolgozóit. Ott volt a fűtőház főnöke és a pártszervezet titkára is.

Kiss Lajos szb-titkár ismertette, hogy milyen eredményeket értek el a kongresszusi versenyben, majd így folytatta: *— Azt kérjük fűtőházunk legjobbjaitól, hogy ne hagyják ellaposodni a versenyt. Járjanak továbbra is élen a munkában és segítsenek a szakszervezeti bizottságnak abban, hogy felszabadulásunk 15. évfordulója tiszteletére is ugyanolyan egészséges versenyszellem alakuljon ki fűtőházunknál, mint a kongresszust megelőző hetekben, hónapokban.*

A fűtőház főnöke arra hívta fel a figyelmet, hogy az eredményekben is károsan jelentkezhet a versenylendület csökkenése. Ez pedig előbb-utóbb azzal járhat, hogy lemaradnak a versenyben.

A tanácskozáson elhangzottakból arra lehet következtetni, hogy a Keleti-fűtőházban a mozgalmi szervek, a szakvonali vezetés és a kiváló dolgozók összefogása nyomán a felszabadulási versenyben további jó eredményeket érnek el, elsősorban a napi 120 személyvonat menetrendszerinti továbbításában.

HÁMÁN KATÓ EMLÉKÉRE

1959. december 4. Kora délelőtt. A Nyugati-pályaudvar érkezési oldalán egyre sűrűbb sorokban gyűlik a nép a Hámán Kató-szobor körül. Egyenruhás vasutasok, ünneplőbe öltözött férfiak, asszonyok, gyermekek sereglettek össze, hogy születésének 75. évfordulóján elhelyezzék a kegyelet virágait a mártírhalált halt vasutas asszony emlékművének talapzatán.

Zászlók lengenek, fenyő- és virágillatot kavar a decemberi szél.

A szobor két oldalán munkásőrök, vasutasok, úttörők feszes vigyázzban.

Mozdul a karmesteri pálca — s lassú méltósággal egy halhatatlan mártirnak kijáró tisztelettel száll, zsong a melódia.

Alig hangzanak el az utolsó akkordok, a mikrofon elé lép a szónok, s a kegyelet hangján emlékezik Hámán Kató harcos életére. Egy úttörő kislány az utódok fogadalmat tolmácsolja csilingelő hangján.

A szakszervezet elnökségének koszorúját elhelyezik az emlékmű előtt (Kovács Géza fel.)

A rendőrzenekar hangjai mellett megkezdődik a koszorúzás. A Hámán Kató Fűtőház úttörőcsapata elsőnek helyezi el a kegyelet virágait. Utánuk a VI. kerületi Pártbizottság, a szakszervezet elnöksége, a vasúti főosztály, a budapesti igazgatóság, a Nyugati-pályaudvar, a Párttörténeti Intézet, a Hámán Kató nevét viselő iskolák, úttörőcsapatok, majd a család tagjai, s az ismeretlen tisztelők koszorúi, virágai borítják be az emlékművet.

Egy percre a nap is előbújt a páratakaró mögül. Sugarai megpihentek a hős asszony bronzba öntött vonásain.

Tíz hónap alatt teljesítette éves tervét az Épületelemgyártó Főnökség

Kőbányán, a Kőér utca elején van az *Épületelemgyártó Főnökség* telephelye. Négy üzemrésze közül három — az asztalos, a lakatos és a betonipari részleg — az építési főnökségek részére készít épületelemeket. A fűtésszerelők a beruházási és felújítási munkák mellett ellátják a vasút központi fűtéses szolgálati helyein a szerelési és javítási feladatokat.

Jelenleg a *szombathelyi fűtőház* és a *celldömölki felvételi épülethez* készítenek épületelemeket, ugyanakkor egy részlegük a *győri* peronbővítés betonmunkáin dolgozik.

Második napja tanácskozott a párt VII. kongresszusa, amikor azzal a céllal látogattunk el az Épületelemgyártó Főnökségre, hogy megtudjuk: *hol tartanak az éves terv teljesítésében.*

700 ezer forintos megtakarítás

A tervosztályon örömmel újságolták, hogy idei termelési tervüket, amely 23 millió 497 ezer forintnak felel meg, már október végére teljesítették.

A korszerűen felszerelt üzemrészekben az idén alaposan fellendült a munka. Különösen nagyszerű eredményeket értek el a kongresszusi verseny alatt az üzemrészek egymás közötti versenyében.

A kongresszusi verseny során legfőbb céljuk volt: *teljesíteni az éves tervet.* Ezért harcolt a pártszervezet és a szakszervezeti bizottság. Erre mozgósított az szb. faliújsága. A jól szervezett verseny eredményeként az első félévben 125,3 százalékra teljesítették a tervet. A III. negyedévet pedig 161,3 százalékos eredménnyel zárták.

De a tervteljesítés mellett a termelékenység növelésére, az önköltség csökkentésére is nagy gondot fordítottak. Nem eredménytelenül. Megtakarításuk 700 000 forint. A kongresszusi műszak tíz napja közel 30 000 forintos megtakarítással járt.

56 újítás

Segítette a termelési terv határidő előtti teljesítését az újítómozgalom is. A főnökség dolgozói között szép számmal akadnak olyanok, akik állandóan keresik, kutatják az újat. Tíz hónap alatt 56 újítást nyújtottak be. Az elfogadott újításokból származó megtakarítás mintegy 250 000 forintra rug.

A legjobb újítók közé tartozik *Kovács Pál* művezető az asztalos üzemrészből és *Mikolai Lajos*, a betonipari üzemrész csoportvezetője. Az újításokból adódó megtakarítás több mint egynegyede — 70 000 forint —például Kovács Pál újításaiból adódik.

A számok, adatok sokat mondanak. Nem lenne azonban teljes a kép, ha arról nem tennénk említést, amit *Major* elvtárstól, az szb-titkártól hallottunk:

— Mióta főnökségünknél megjavultak a munkakörülmények, mióta fokozottabban gondoskodunk a dolgozókról, megszűnt a vándorlás, kialakult egy olyan törzsgárda, amellyel öröm dolgozni.

Csökkentették a lassú jeleket

A Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség dolgozói a pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyben, valamint a november 15-től kezdeményezett kongresszusi műszakban figyelemreméltó eredményeket értek el. A második félév eddig eltelt hónapjaiban a tervteljesítés 100 százalék felett volt és a pályafenntartási főnökségek egymásközötti versenyében egy ízben első, három ízben második helyezést értek el. Az élüzemszint feltételeit valamennyi pontban teljesítették. Most minden törekvésük arra irányul, hogy második félévi tervüket december 21-re befejezzék.

A lassújeleket sikerült felszámolni. Mindezt nagymértékben elősegítette az a kongresszusi felajánlás, amelyet a főnökség egy újító-brigádja tett a boltozott kisnyílású hidak átépítésére, vágányzár és lassújel igénybevétele nélkül. Ezzel a módszerrel november végéig négy hidat építettek át. A vágányzárak és a lassújelek elmaradása 1 200 000 forint megtakarítást eredményezett és négyszer hat hétig tartó vágányzár alkalmazása vált szükségtelenné a Budapest—Cegléd vonalon.

A munka minőségének megjavítására tett erőfeszítések eredményeként ugyanezen a vonalon a Bereznai-féle felépítményi mérőkocsi a tavaszi méréseknél vágánykilométerenként 81 hibapontot mutatott ki. Ezt 30,5 hibapontra csökkentették.

Szabó Tibor

A vasutas dolgozók állami oktatásáról

A párt kultúrpolitikai irányelvei és a központi vezetőség határozata alapján szakszervezetünk a folyó tanév kezdete előtt széleskörű akciót indított a rendszeres tanulás jelentőségének tudatosítására. A szakszervezeti bizottságok a pártszervezetek segítségével szinte minden dolgozót felkerestek. A felvilágosító szónak nem maradt el az eredménye.

A budapesti területi bizottság 84 alapszervezetének adatait feldolgoztuk. Több bizottságot meglátogattunk, néhány iskolát is felkerestünk és meghallgattuk a pedagógusok, a tanulók véleményét, észrevételeit.

A tanulás akadályai

Amit előljáróban leszögezhetünk, a vasutas dolgozók gyakran hátrányosabb helyzetben vannak, mint más üzemek dolgozói. Sokan távolról járnak munkahelyükre, ezért nem vehetnek részt iskolai oktatásban. Más esetben a munkabeosztás okoz nehézségeket. Megtörténik, hogy az iskolai tanítás a munkaidő befejezése előtt kezdődik. Bonyodalmat okoz a változó munkabeosztás stb.

Jórészt tehát a körülményeknek tulajdonítható, hogy a tanév eleji nagyszámú jelentkezőnek néhol csak csekély hányada iratkozott be az iskolába, vagy már tanév közben volt kénytelen kimaradni. *Rákosrendezőn* például 70 jelentkezőből 19 dolgozó kezdte el az iskolát, de néhány már ezek közül is abbahagyta a tanulást.

Van olyan hely, ahol még most is hiányzik tankönyv. *(Például a Vasanyagjavító Vállalatnál.)* Más helyen úgy nyilatkoznak a dolgozók, hogy a tankönyvek beszerzése anyagilag nagy megterhelést jelentett számukra. Az a véleményünk, hogy ezt az áldozatot érdemes vállalni.

Amin lehet segíteni

A nehézségek kétségtelenül fennállnak, de a szakszervezeti bizottságok, az iskolák és a tanulók jóakaratú egyetértéssel, áldozatvállalással sok problémát megoldhatnak. Azt az elítélendő magatartást például, hogy a *Keleti pályaudvaron* egyesek a létszámhiány miatt nem jó szemmel nézik társaik iskolába járását — könnyen fel lehet számolni.

Lehet segíteni a *Keleti Villamos Fenntartási Főnökségnél* is a bajon, ahol a lemorzsolódás azzal fenyeget, hogy az üzemben működő VII. osztályt pénzügyi okokból meg kell szüntetni. Kár lenne, mert a *Hernád utcai* Általános Iskola pedagógusai —a dolgozók kívánságának megfelelően — egészen rendkívüli időpontban is hajlandók a tanítást vállalni.

A szakszervezeti bizottságok felelőssége

A tanulni akarásnak szinte hősies esetei is akadnak. Példaként említjük azt a *ceglédi* kétgyermekes édesanyát a *budapesti Vörösmarty utcai* Általános Iskolaból, aki tanítási napokon éjfél után érkezik haza, de reggel 6 órára már ismét munkahelyén van.

A következő tanévre ajánljuk, hogy az igények pontos felmérése után a tankönyveket időben rendeljék meg. Ne tegyünk a dolgozóknak könnyelmű ígéreteket megvalósíthatatlan kedvezményekről.

A szakszervezeti bizottságok érezzenek felelősséget a tanuló dolgozók ügye iránt. Kísérjék figyelemmel előrehaladásukat. Bátorítsák őket, az iskolával karöltve igyekezzenek elhárítani a nehézségeket. Tudatosítsák, hogy a tanulás nemcsak államunk iránti kötelesség, hanem egyéni érdek is.

Regős József
ny. gimn. igazgató

MOZAIKOK A SZOLNOKI CSOMÓPONT KULTURÁLIS VISZONYAIRÓL

FŰTŐHÁZ

A fűtőház művelődési otthonának ablakából piros és zöld betűkkel pingált plakát hívogatja a járókelőt a szombati disznótoros vacsorára és táncra. Az udvar mint egy kirakodó vásár. A fal mentén székek, asztalok, színpadi kellékek, zeneszerszámok. A teremben kétágú létrát nyergelve *Veres János* mozdonyvezető és *Géczi István* értesítő társadalmi munkában festik a falat. Néhány szót válthattunk csak.

— *Szombatra kész kell lenniünk* — magyarázzák. És tovább fújják a nótát: *Megy a gőzös Kanizsára...*

Az ablakon át lestünk be a tekepályára, meg az udvar sarkában álló kis épületbe.

— *Itt pipázgatnak, kártyázgatnak az öregek* — világosít fel egy barna képű fiatalember.

Aztán, hogy összetalálkoztunk *Kovács* elvtárssal, az szb-titkárral, szóba került minden, ami a kultúra fogalma alá esik. A 3200 kötetes könyvtárból havonta 350—400 dolgozó 800—1000 könyvet kölcsönöz. Az országszerte híres tánccsoport gyakran fellép a városi színházban is. No és az énekkar? — mondja Kovács elvtárs és szinte csillog a szeme, ahogy beszél róluk.

Jó a közönségszervezés is. Az utóbbi időben 157 színház-, 25 opera- és hangverseny-, 47 mozi- és 52 kiállítási, tárlatjegy fogyott el.

És ami nem jó!

Kevés a színjátszás és a táncos rendezvény. Természettudományi előadás az idén még nem volt. Lehetne klubdélutánokat, gyermek összejöveteleket rendezni és annyi mást, ami összefog egy ilyen nagy családot.

JÁRMŰJAVÍTÓ

Mesgye szomszéd, de szinte külön világ a járműjavító. Itt már nagyobb a lehetőség, még élénkebb a kulturális élet. Nagyvárosi filmszínháznak is beillik a mozihelyiség. 25 tagú a fuvószenekar, 20 tagú a színjátszócsoport. Legutóbb osztatlan sikert arattak a *Bástya sétány* 77-el. A bálokon a hattagú népizenekar húzza a talp alá valót.

Büszkék a 80 tagú énekkarra, amely a megye legjobbjai közé tartozik. Jól szervezettek a TIT előadások. Televízió, rádió, könyvtár áll a dolgozók rendelkezésére. Csupán azt panaszolják, hogy a nagy termet használják ebédlőnek is.

De azért akad még tennivaló a járműjavítóban. Például mindössze 40-en járnak esti iskolába.

PÁLYAFENNTARTÁS

A pályafenntartási dolgozók házatája csinos, mint a jó gazdáé. *Nász János* és *Retkes Károly* szb-titkárok kalauzolnak az aprócska kultúrteremhez, amely kedves, barátságos és bizonyítja, hogy ma már igényli a művelődést az egykor elgyötört pályamunkás is. Öregek a könyvek, elkelne felújítani az állományt. Egy televíziós készülék is hasznos lenne — mondogatják.

Dióhéjban ennyit a látottakról. S amit nagyon furcsállunk: Szolnokon a szolgálati ágak valósággal elbarikádozzák magukat egymástól. Miért? Kinek a rangján esne csorba, ha munka után is találkoznának?

ÁLLOMÁS

A forgalmi szakszolgálat dolgozói azzal az indokolással, hogy nekik nincs kultúrtermük *„felmentve"* érzik magukat a közösségi élettől. Pedig jól megférhetnének a meglevő létesítményekben valamennyien, s összefogással az eddiginél többet kaphatnának kultúrából is a Tisza-partiak.

Gergely József

Vonjuk be a munkába a szakszervezeti bizottság póttagjait

A szakszervezeti mozgalom tömegszervezeti jellegéből fakadóan az eredményes munkának egyik feltétele, hogy minél több társadalmi munkás segítse a sajátos feladatok végrehajtását. Szervezeteinknél ez a törekvés különösen az ellenforradalom óta mondható eredményesnek. Ma már szinte minden alapszervezet vezetősége belátja, hogy

a szakszervezeti bizottság társadalmi aktívák nélkül képtelen ellátni teendőit.

A társadalmi segítőtársak sorában a legkülönbözőbb beosztású dolgozókat találhatjuk. Kevés helyen találkozunk viszont a szakszervezeti bizottságok póttagjainak tevékenységével. Sajnos eléggé elterjedt gyakorlat, hogy a dolgozók bizalmából a szakszervezeti bizottságokba választott póttagok megmaradnak tiszteletbeli vezetőségi tagoknak. Jóformán semmiféle megbízatást nem kapnak, nem hívják meg őket az szb-ülésekre.

Pedig a választás során azért kerültek a szakszervezeti bizottságba — ha póttagként is —, mert korábbi tevékenységük alapján méltónak találták őket erre dolgozótársaik. A póttagok választásával az a cél, hogyha az szb valamelyik rendes tagja kiválik a vezetésből, újabb választás, kooptálás helyett az eddigi póttag a helyére lépjen.

Milyen fontos lenne tehát, hogy ebben az időben már ismerje az szb életét, munkáját. Ez csak úgy lehetséges, ha már korábban, közvetlenül a választás után bevonjuk a munkába.

Csupán néhány hónap választ el bennünket a választások lezárásától. Ahol még ezt nem tették,

vonják be a munkába a póttagokat.

Eddigi munkásságukat — melynek alapján rájuk esett a választás — ne gátoljuk azzal, hogy évekig minden tevékenységtől távoltartott póttagként szerepeljenek. Hasznát látja ennek az alapszervezet és az egész szakszervezeti munka.

A központi vezetőség mellett működő számvizsgáló bizottság véleménye a szakszervezet gazdálkodásáról

A *Magyar Vasutas* előző számában *Szakszervezetünk gazdálkodásáról* címen megjelent tájékoztatóban közöltek helyességét a számvizsgáló bizottság igazolja. Kár, hogy a tájékoztató megkésve került a tagság elé. Ennek ellenére hasznos, mert a hibák feltárásával segítséget nyújt azok megszüntetéséhez.

A cikkben közöltek alátámasztására a számvizsgáló bizottság is szükségesnek tartja felhívni a figyelmet a bizonylati fegyelem maradéktalan betartására, mert a számlák és egyéb bizonylatok nem minden esetben előírásszerűek.

Gyakran késve vagy hiányosan, utalványoznak, a könyveléseket nem eszközlik időben. Több helyen nem veszik nyilvántartásba a beszerzett eszközöket. Szerszámkönyv nélkül adnak ki használatra leltári tárgyakat. Előfordulnak fedezetlen hiányok. Az elszámolási előlegekkel általában későn számolnak el. Mindezek a szakszervezeti tulajdon nem megfelelő kezelését bizonyítják.

Fokozottabban kell ügyelni az előirányzatok betartására. Ennek egyik előfeltétele a reális költségvetés-készítés, ami sok helyen — főleg az alsóbb sportszerveknél — nem történik kellő körültekintéssel. Előfordulnak helyenként szabálytalan, előírást sértő eszközfelhasználások. Az ilyesmi a szakszervezeti gazdálkodás elveivel nem egyeztethető össze.

A hiba elsősorban azért jelentkezik, mert a számvizsgáló bizottságok egy része nem látja el feladatát, nem folytat ellenőrzést, s így a hibák nem jutnak felszínre. A helyes gazdálkodás érdekében a rendszeres ellenőrzést mindenütt be kell vezetni, mert csak így érhető el, hogy a legközelebbi számadásnál gazdálkodásunk mentes legyen a jelenlegi hibáktól.

Ha szükséges, vasárnap is folyik a munka

A Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökség II-es pályamesteri szakaszán az idén hézagnélküli vágány létesítésére került sor. Egyáltalán nem volt könnyű ez a munka. A szakaszra érkezett nagy mennyiségű anyag kiés berakása különösen nagy gondot okozott a pályafenntartási és a vágányzáras munkák miatt.

Éppen ezért a szakasz dolgozói vállalták, hogy a kocsik ki- és berakását vasárnap végzik el. A vállalást teljesítették. A vágányzáras munkákat — kitérőcsereket —, lassújel nélkül az engedélyezett határidő előtt ugyancsak teljesítették. A létszámhiány miatt a vonalon is több esetben dolgoztak vasárnap, hogy a forgalom percnyi késést sem szenvedjen.

Említést érdemel az is, hogy a szakaszon *B. Nagy Lajos* és *Kovács István* előmunkás brigádja célul tűzte ki a szocialista brigád cím megszerzését.

Kőszegi Lajos
szb-titkár

Vince Mária öt éve dolgozik a Gépesített Adatfeldolgozóban. Képünkön bizonylatok összehasonlítását végzi
(Kovács Géza felv.)

A szakszervezeti bizottság és a KST kapcsolata

Az *Országos Takarékpénztár a kölcsönös segítő takarékpénztárak* működésének vizsgálata során több helyen észrevételezte, hogy a szakszervezeti bizottság tagjai egyben KST ügyintézők, vezetőségi vagy ellenőrző bizottsági tagok.

Az szb tagjainak, valamint a számvizsgáló bizottsági tagoknak egyik feladata a KST működésének ellenőrzése. Ha a két funkciót azonos személy tölti be, az ellenőrzés nem történhet megnyugtató módon. Éppen ezért a két funkciót egy személy nem viselheti.

Az alapszervezeteknél működő KST-k vezetőségi tagjait, ügyintézőit, ellenőrző bizottságát olyan dolgozók közül kell választani, akik sem az szb-ben, sem a számvizsgáló bizottságban nem töltenek be funkciót.

Ellenőrzéseink során több helyen találkoztunk rosszul értelmezett segítségadással. A szakszervezet pénzét használták fel a KST indulásához. Ez nem engedhető meg. Erre a célra elnökségünk külön hitelt biztosított, amit esetenként a KST-t ellenőrző OTP-fiók igazolása alapján a szakszervezeti központtól kell kérni.

Munkavédelmi és munkáselátási osztály

Változás a szakszervezet szervezeti felépítésében

A SZOT 1959. szept. 25-i V. teljes ülésén határozatot hozott a Szakszervezetek Megyei Tanácsai hatáskörének növelésére. A határozat alapján az SZMT a megyei szakszervezeti mozgalom operatív, irányító és ellenőrző szerve.

Ezzel kapcsolatban szükségessé vált a vasutasszakszervezet szervezeti felépítésében is némi szervezeti változás eszközlése. 1960 január 1-től az eddigi hat területi bizottságon kívül — amelynek szakmai vonatkozású kérdésekben a jövőben is kiterjed a segítő, szervező határköre az egész igazgatóság területére — 12 megyei bizottságot hozunk létre a megye területén dolgozó vasutas szakszervezeti tagok általános jellegű szakszervezeti tevékenységének irányítására.

A vasutasszakszervezeti megyei bizottság az általános jellegű szakszervezeti feladatokat illetően (politikai nevelés, kultúra, sport, pénzgazdálkodás stb.) az SZMT határozatai alapján operatívan irányítja a megye területén levő vasutas alapszervezeteket. A szakmai jellegű kérdésekben a szakszervezet központi vezetőségének határozata alapján dolgozik.

A megyebizottságok létrehozásával tovább kívánjuk szélesíteni a szakszervezeti munka társadalmi jellegét. Általában egy függetlenített funkcionárius, széleskörű társadalmi aktívahálózattal végzi majd a munkát az újonnan választandó 12 megyebizottságnál. *(Nógrád megyében nem hozunk létre külön bizottságot. Ezt Pest megyével közös irányítás alá vonjuk.*

A Miskolc—Tiszai pályaudvaron teljesít szolgálatot Váczi Péter raktárnok. Munkatársaival az áruk gyors, pontos, sérülésmentes továbbításánál kiváló eredményt ér el.
(Kovács Géza felv.)

284 000 FORINT

A Gazdasági Vasutak pásztói üzemfőnöksége november 23-án teljesítette éves tervét. Az önköltségcsökkentésben ez ideig 284 000 forint megtakarítást értek el.

A kongresszusi műszak alatt különösen *Kaszala Sándor* mozdonyvezető, *Berta István* fűtő, *Horváth Sándor* vonatvezető, *Kánya Imre* forgalomszabályozó, valamint *Szlanecz János* géplakatos ért el kiváló eredményt.

Vasutas békenagygyűlés

December 2-án a kál-kápolnai vasutasok békenagygyűlésre jöttek össze. A nagygyűlésen elfogadott határozati javaslatban a következőket olvashatjuk:

Mi, vasutasdolgozók minden erönkkel támogatjuk kormányunk célkitűzéseit, melyet a termelés fokozásáért, népünk jobb életéért és a békéért tesz.

A VII. pártkongresszus beszámolójából kiindulva békeharcunk fő feladatává tesszük mindenkivel megértetni, hogy a háborút el lehet kerülni, a békét tartóssá lehet tenni. Felhívunk minden becsületes dolgozót, hogy erejét latba vetve harcoljon a fegyverkezés beszüntetéséért, a csúcstalálkozó mielőbbi összehívásáért.

Emlékezés Zamenhof Lajosra

A világ haladó emberisége e napokban emlékezik az eszperantó nemzetközi nyelv alkotója, a békemozgalom egyik előharcosa, dr. Zamenhof Lajos születésének 100. évfordulójára.

Az eszperantó nyelv lengyel születésű megalkotója azt kívánta elérni, hogy minden ember anyanyelvén kívül beszéljen egy olyan nyelvet, amelyet a világ minden népe megért, és szolgáljon az a nyelv a nemzetközi kapcsolatok eszközéül.

Azóta a világ szinte minden országában akadnak követői, akik a rendszeres levelezésekkel, konferenciák tartásával igyekeznek közelebb hozni a világ dolgozóit egymáshoz.

Az évforduló alkalmából a vasutas eszperantisták több helyen ünnepélyesen emlékeznek Zamenhofra.

Vagonfosztogatókat fogtak el a gyöngyösi vasutasok

A gyöngyösi állomáson már hosszabb idő óta ismeretlen tettesek dézsmálták a megrakott vagonokat.

A dolgozók, köztük *Besze István* mozdonyvezető, *Valyon Mátyás* kalauz, segédrendőr. *Bartók János* málházó, *Bezzegh Lajos* segédrendőr-parancsnok elhatározták, hogy lefülelik a tolvajokat.

Figyelő szolgálatot rendszeresítettek és rövid időn belül elfogták a fosztogatókat, akik ellen a rendőrség bűnvádi eljárást indított.

Nemcsak a soproniak ügye a gyorsabb tranzitforgalom

Az Ausztria felé irányuló export- és tranzitforgalom zöme a GYSEV vonalán, Sopronnál lép ki az országból. A jelenlegi forgalom mellett nem is csodáljuk, hogy november második felében szinte megállt a tudomány. Vasutas nyelven szólva Sopron bedugult, s az egész vonalon álltak a szerelvények.

— *A soproni dugulás nálunk is alaposan betette az ajtót* — panaszolják a győriek.

— *Ugy néz ki, hogy emiatt az élüzem kitüntetésünk is elúszik* — mondja *Iványi Ede* állomásfőnök, miközben irógasztalából egy könyvecskét vesz elő.

— *Naponta feljegyeztem, hány kocsi futott be hozzánk és hány szerelvényt kellett feloszlatni Budapest—Győr és Győr—Sopron között.*

Feloszlatott szerelvények

A feljegyzés szerint a győri rendezőbe 9 nap alatt 2300 kocsi futott be. Ebből november 27-re 332 kocsi jut. Ugyanezen a napon *Győrszentiványban* 1, *Nagyszentjánoson* 2, *Szárón 1, Torbágyon 1, Öttevényben* 1 szerelvény került feloszlatásra. A GYSEV vonalán *Kónyban* 53, *Kapuvárott* 42, *Fertőszentmiklóson* 80, *Pinyén* 10, *Fertőbozon* pedig 92 kocsi várakozott.

— *Ilyen nagy forgalomhoz gép és szakasz kell. S ha a GYESEV birja, mi továbbitjuk az elegyet. De a soproniak nem birják. Ezért a dugulásért én nem is hibáztatom őket.*

Igaza van a győri állomásfőnöknek. Ilyen tömérdek kocsit Sopron nem tud fogadni.

— *Ahhoz a teherforgalomhoz, amely novemberben köszöntött ránk kicsi a mi állomásunk* — ezzel fogad Sopronban GYSEV-en *Kozák Sándor* helyettes főnök, aki egész nap a vágányok között járkel, hogy intézkedéseivel gyorsabbá tegye a munkát.

Együtt indultunk tovább a mérlegház felé.

— *Ez a szerelvény egy hete áll itt* — mutat a csonka vágányon álló rövid szerelvényre. — *A kocsikban a Szovjetunió lovakat exportál Ausztriának. S mivel szomszédainknál a múlt hetekben emelkedett a lóhús ára az osztrák cég nem vette át a szállitmányt. Inkább fizetik vagononként a napi 100 schilling fekbért. Állitólag igy jobban jönnek ki.*

Sokan nem hiszik pedig igaz, hogy határállomásaink közül Sopron van a legnehezebb helyzetben. Mindenekelőtt azért, mert egyszerre 3 szerelvénynél nem tudnak többet fogadni. Másrészt a tranzitszerelvények be- és kilépésekor egyaránt itt történik az átvétel és átadás. Ezenkívül a szenet és ércet szállító kocsikat egyenként mérlegelni kell. Ezeknek a feladatoknak az elvégzése, valamint a kocsik gondos átvizsgálása hosszú időt vesz igénybe.

Miközben néhány percig figyeltük a mérlegelést, azt is megtudtuk hogy naponta hat 50-54 kocsiból álló vonatot küldenek két tolóval Ebenfurtba.

— *Többet is küldhetnénk, ha kevesebb lenne a javításra szoruló kocsi* — folytatja a helyettes főnök. *Egy-egy szerelvény gondos átvizsgálása egy órába is beletelik. Utána a javításra szoruló kocsikat ki kell sorozni és a műhely elé vontatni.*

19 javitandó kocsi

De nézzük a példát. A 180-as számú szerelvény 52 kocsival futott be. Ebből 19 kocsi addig nem léphet ki, míg ki nem javítják.

No lám, megint 19... Hát csoda, ha bedugulunk? Az a legbosszantóbb — magyarázza nagy hévvel —, *hogy ezek a hibák mind olyanok, amelyek nem útközben keletkeznek a kocsikon. Ha egy vonóék, vagy egy féktuskó útközben elkallódik, azt könnyű pótolni, de ha a vonóhorog felakasztó kapcsa hiányzik, vagy az útközőtok sérült, már sokkal több időt igényel a javítás. Nem beszélve arról, hogy olyan kocsi is érkezik, amelyet át kell rakni. Jelenleg 9 olyan kocsink is van, melynek nincs meg a számadása.*

A jövőben is várható nagy tranzitforgalom mellett hogyan kerülhetik el a soproniak a dugulást.

Először: Záhony ne lökésszerűen, hanem egyenletesen küldje az elegyet. Ami talán még ennél is lényegbevágóbb, sehol ne adjanak fel exportárut olyan kocsiba, amely nem felel meg a RIV szabályainak.

Másodszor: Ha erős a forgalom, egy-egy szerelvény átállítását Sopron Déli pu. is elvégezhetné. De ilyen esetben Hegyeshalomnál is kiléptethetnénk néhány szerelvényt. Kiléptethetnénk azért, mert amit a legutóbbi nagy dugulás következtében valutában nyertünk a „vámon", azt Soprontól Budapestig a vonalon feloszlatott szerelvények forintban elvitték a „réven". Úgy véljük, helyes lenne, ha az illetékes szervek alaposan megvizsgálnák ezt a problémát.

A Déli Műszaki Kocsiszolgálatnál felkészültek a téli fűtési idényre

A Déli-pályaudvaron eddig mostoha körülmények között kellett a hideg időjárás okozta nehézségekkel megküzdeni. Különösen nagy nehézségekkel járt a vonatok előfűtése, mivel nem volt központi előfűtő telepünk.

Főnökségünk mint önálló szerv nem régen jött létre. A kezdeti nehézségek mellett az előfűtés problémáját is saját erőnkből kellett megoldani.

Az igazgatóság 2 mozdonyt bocsátott rendelkezésünkre. A berendezés többi részét dolgozóink készítették.

A vezetékek lefektetését, az aknák építését, a két mozdony vágányon kívülre helyezését éjjel-nappal kellett végezni, mert már megkezdődött a fűtési idény.

Az akadályok ellenére november végére befejeztük a munkát és ezzel elértük, hogy a vonatok előfűtését biztosítani tudjuk.

Négyesi Péter

HARCBAN A TŰZZEL

A *Békéscsaba—Dombóvár* között közlekedő 1607-es számú sebesvonat december 9-én *Galambos* és *Jászszentlászló* között ismeretlen okból kigyulladt. A tűz átterjedt a motorra is.

Galsi Ferenc szentesi motorvezető két társával, *Kékesi Rajmunddal* és *Labádi Imrével* azonnal a tűz oltásához látott. Részt vett a munkában *Finta Kálmán* a szegedi területi bizottság munkatársa, *Csontos József* rendőr, *Lafka Sándor* honvéd és két polgári utas is.

Mire a tűzoltók a helyszínre érkeztek, csupán a motor külső hűtését kellett elvégezniük.

Hősies munkával megmentették a motort a pusztulástól. Igy ha késve is, ugyanaz a motor továbbította a szerelvényt rendeltetési helyére, sot vissza *Békéscsabára* is.

Tótka Károly

KOMMENTÁR NÉLKÜL

Lapunk 20. számában *„Öröm és üröm Füzesabonyban"* címmel cikket közöltünk, amelyben a laktanya vízellátásával is foglalkoztunk.

A cikk nyomán a Vasúti Főosztály 6. szakosztálya az észrevétel kivizsgálására utasította a miskolci igazgatóságot, melynek jelentése szerint a hiányosságot megszüntették és a laktanya vízellátása zavartalan.

A Debreceni Járműjavító kitüntetése

A Hajdú-Bihar megyei Pártbizottság és az SZMT a pártkongresszus tiszteletére zászlót ajánlott fel a versenyben legjobb üzem dolgozóinak.

A zászlót a Debreceni Járműjavító dolgozói nyerték, mint akik a közlekedési vállalatok közül az első helyen végeztek a megyében. Az átadási ünnepségre december 3-án került sor. Az üzem dolgozói az ünnepségen újabb felajánlást tettek, hogy a kongresszusi versenyt tovább folytatják hazánk felszabadulásának 15. évfordulójáig.

Az utolsó mohikán...

A Balaton térségében már minden állomásra és megállóhelyre bevezették a villanyt, csak Lesenctomajon nem történt még semmi. Látszólag pedig könnyű dolog lenne megoldani a feladatot, mert közel húzódik a magasfeszültség.

A villany bevezetése a világításon kívül népgazdasági érdek is, mert a gyöngykavicsbánya üzemét a jelenlegi robbanómotor helyett villanymotorral tudnák üzemeltetni. Csak egy kis transzformátor kellene és az állomási helyiségekben, a vágányok között, a lakásokban, az üzem területén kigyulladna a villany.

B. K.

TÖBB MINT 2 MILLIÓ FORINTOS MEGTAKARÍTÁS

A Sátoraljaújhelyi Pályafenntartási Főnökség a november végi értékelés szerint derekasan helytáll a kongresszusi versenyben. Fenntartási terveket 100 százalék felett teljesítették. Egy hónap alatt az önköltség csökkentésével 145 565 forintot takarítottak meg. Az anyagtakarékosság messzemenő figyelembe vételével december 1-ig a megtakarításuk 2 053 797 forint.

Különösen a KISZ-brigád tagjai tüntek ki teljesítményükkel, akik jogos városmányosai a szocialista munkabrigád kitüntető címnek.

Továbbra is élüzem szinten

Kazincbarcika állomás dolgozói november hónapban is túlteljesítették az élüzem szint feltételeit. *Lövei Lajos* brigádja dolgozott legjobban, de figyelemre méltó *Gáspár Jenő* és *Budai Gyula* fiatal szolgálattevők munkája is.

A pályafenntartási dolgozók is dicséretes eredményeket érnek el. A november havi óratervüket 100 százalékra teljesítették. Most vette kezdetét a szocialista brigád címért folyó verseny, amely újabb eredményekre jogosít.

A fűtőház dolgozói széntakarékossági tervüket 120 százalékra teljesítették, a mozdonyfelhasználásban 110 százalékot értek el.

Behán Rózsa

A pécsi kultúrváróteremben a kongresszus tiszteletére a vasutas és a városi bélyeggyűjtők szovjet és magyar bélyegkiállítást rendeztek

Mozdony- és motorvezetői kiképzés politechnikai oktatással

Népgazdaságunk gyorsütemű fejlődése szükségessé teszi, hogy az áruk minél gyorsabban rendeltetési helyükre jussanak. A termelt javak közel 90 százalékát a vasút szállítja. Ezeket a nagy feladatokat csak jó állapotban levő vontatóparkkal és jól képzett mozdonyszemélyzettel tudjuk ellátni.

A jelenlegi mozdony- és motorszemélyzet kiképzési rendszerét módosítani kívánjuk. Az eddigi öt-, illetve háromhónapos zárt tanfolyam helyett egyhónapos zárt tanfolyami és a képesítéstől függően három-, illetve hathónapos politechnikai oktatásban részesülnek a jövő mozdony-, illetve motorvezetői. Ezzel a módszerrel kevesebb időt lennének távol családjuktól és munkahelyüktől.

A politechnikai oktatást egyelőre az alábbi módszerekkel kívánjuk bevezetni:

Mozdonyvezetői kiképzés

1. Az előírt feltételeknek megfelelt lakatos 6 hónapos mozdonyjavitási gyakorlat után az F. 1-ből vizsgát tesz.

2. 10 hónapig különböző vonatokat továbbító mozdonyokon fűtési gyakorlaton vesz részt. Ezalatt a mozdonyvezetők részére előírt oktatáson is részt vesz.

3. A tüzelési gyakorlat után visszamegy az eredeti szolgálati helyén levő mozdonyjavító műhelybe, ahol hetenként 4 napot dolgozik és 2 napon az igazgatóság által kijelölt helyen elméleti oktatásban részesül. Az oktatás fontosabb szakmárgyaiból (kazán, gépszerkezet, fékberendezés, vontatási szolgálat, kocsiszolgálat, munkavédelem, vonatvezetői vizsga stb.) záróvizsgát tesz.

4. Egyhónapos felügyeleti utazás.

5. Egyhónapos bentlakásos összefoglaló foglalkozás, elővizsga és ezen belül a hatósági vizsga.

A politechnikai oktatás keretén belül a központi tanfolyamok szervezését az igazgatóság végzi. Az előadók azonosak lesznek az eddigi tanfolyamoktatókkal. Az E. 1. sz. utasítás oktatását a IV. osztály mozdonycsoport vezetője végzi. Az előadók esetenként bizonyos téma kidolgozására kötelezhetik a hallgatókat.

Mozdonyvezetők motorvezetővé való átképzése

1. 4 hónapos motorszerelői gyakorlat az Északi Járműjavitóban, vagy valamelyik motoros fűtőházban. Ezen belül heti 12 órai elméleti oktatás és 4 óra gyakorlat. Az elméleti oktatás alatt elsajátítják a motorvezetéssel, a motor szerkezetével, működésével kapcsolatos tudnivalókat.

2. 1 hónapos felügyeleti utazás.

3. 1 hónapos összefoglaló bentlakásos tanfolyam, melynek negyedik hetében záróvizsgát tesznek, majd hatósági diesel-mozdonyvezetői vizsgára mennek.

A tanfolyam szervezése, helyiség és oktató biztosítása a mozdonyvezetői kiképzéshez hasonlóan történik.

★

A dieselmozdony-parkunk növekedése szükségessé teszi a gyorsabb ütemű utánpótlást. De ha a jelenlegi rendszert továbbra is fenntartanánk, nemhogy csökkentenénk, hanem növelnénk a mozdonyvezető hiányt.

Éppen ezért az utánpótlást az alábbiak szerint kívánjuk biztosítani:

A műszaki technikumot végzett dolgozóknál nem feszítjük kötelezővé a motorvezetői vizsga mellett a gőzmozdonyvezetői vizsgát, hanem kiképzésükről más formában gondoskodunk.

Technikusok dieselmozdonyvezetői kiképzése

1. 12 hónapos motorszerelési gyakorlat az Északi Járműjavitóban, vagy motoros fűtőházban. Ezen belül az E. 1. és az F. 1. sz. utasítás megtanulása, amelyért az igazgatóság oktatásügyi előadója a felelős.

2. 4 hónapos gépkezelői beosztás alatt — egyéni tanulással, az illetékes oktatótiszt felügyelete mellett — a vonatvezetői vizsga anyagának elsajátítása és abból vizsgázás.

3. Kéthónapos felügyeleti utazás, melyen belül heti 6 órás elméleti oktatás az igazgatóság által kijelölt helyen az eddigi oktatók irányításával.

4. 1 hónapos összefoglaló. Ezalatt záróvizsgát tesznek, majd hatósági dieselmozdonyvezetői vizsgára mennek.

A leírt kiképzési módszert ma még csak tervezet. Az első politechnikai kiképzésre legkorábban 1960 IV. negyedében kerülhet sor. Addig is kérjük a dolgozókat, hogy a tervezettel kapcsolatos észrevételeiket közöljék a *Magyar Vasutas* szerkesztőségével, vagy a KPM I/7. A. I. alosztályával, lehetőleg írásban.

Kállay Ferenc
főmérnök.

Vasutasok a mezőgazdaságért

Szabadnapjukat áldozták fel a szolnokiak

A tervek szerint 800 000 forintba került volna a szolnoki Petőfi Tsz új istállója. Ennyi pénze nem volt a tsz-nek. Az istálló mégis elkészült. Elkészült, mert összefogtak a város ipari munkásai, és a vasutasok a Petőfi dolgozó parasztjaival, és megépítették az istállót társadalmi munkában. Igy csak az anyag került pénzbe, mintegy 200 ezer forintba.

Különösen önzetlen munkát végeztek a pályafenntartási és a fűtőház dolgozói, akik szabadnapjuk egy részét áldozták fel, hogy erősítsék a munkásparaszt szövetséget. Az új épület átadásán jelen voltak az „építők" küldöttei is. A fűtőháztól *Bozsó András* fűtőházfőnök, a pályafenntartástól *Sárkány Ferenc* párttitkár.

Kőrösladány a kollektív gazdálkodás útján

Kőrösladányban jelenleg 9 termelőszövetkezet működik. Az állomás dolgozói vállalták a szövetkezetek patronálását. A segítségnyújtás kiterjed a szállítási, tervezési és egyéb, a fuvaroztatással kapcsolatos útmutatásra.

A község határában a debreceni talajjavító vállalat a mezőgazdasági termelés érdekében talajjavítást végez. A munkálatokhoz közel 1000 vagon anyag érkezett a kőrösladányi állomásra.

A mezőgazdasági termelőszövetkezetek erősödésével, fejlődésével a kisállomás forgalma szinte naponta emelkedik. Korábban 50—60, ma 400—500 kocsit fogadnak havonta. Ez a szám a jövőben bizonyára még emelkedni fog, hiszen a község az ősz folyamán lépett a kollektív gazdálkodás útjára.

Ügyviteli segítségből anyagi haszon

A pártszervezet kezdeményezésére a *gyulai vasutasok* is részt vesznek a termelőszövetkezetek patronálásában.

Segítségük nem közvetlen anyagi természetű, mégis jelentős, mert közreműködésükkel nagy összegeket takarítanak meg a tsz-ek dolgozói. Tavaly például a nedves répaszelettel érkező kocsiknál az átlagos költség — kocsiállás-pénz, fekbér — 22 forint volt. Az idén csak 3 forint. Ezenkívül a takarmány minősége sem romlik, mert gyorsabb a kirakás és az elszállítás.

A vasutasok rendszeresen felkeresik a termelőszövetkezeteket, megbeszélik a fuvarozással kapcsolatos tennivalókat. Az állomáson nemcsak a fuvarlevél-kiállításban, hanem esetenként a rakodásban is segítenek.

A patronálásnak máris láthatók az eredményei — mondotta Márton György állomásfőnök. — *A további eredményesség érdekében szükséges, hogy mindenki, aki a feladatot vállalta, a tapasztalatok kamatoztatásával, szorgalmával, szaktudásával továbbra is segítse a szocialista mezőgazdaság fejlesztését.*

A Szegedi Rakodási Főnökség korszerűen felszerelt munkásszállását november 30-án vették birtokukba a dolgozók

Sport

Hosszútávfutóink gyengén szerepeltek Brüsszelben

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség 1959. évi utolsó versenyét, a hosszútávfutó csapatversenyt december 6-án Brüsszelben rendezték. A 9600 méteres távon 16 ország vasutas versenyzői mérték össze tudásukat. A magyar együttes a vártnál gyengébb teljesítményt nyújtott, a 12. helyen végzett.

A gyenge szereplésért azonban nem marasztalhatjuk el versenyzőinket. Azért nem, mert a két nap, két éjszakai utazás és a hatszori átszállás után a verseny napján érkeztek Brüsszelbe, ahol már arra sem jutott idejük, hogy néhany órát pihenjenek. Ilyen körülmények után érthető, hogy nem sok esélyel vehették fel a küzdelmet azok ellen, akik frissen, kipihenten álltak rajthoz.

A Huszár, Bárkányi, Ferenczi, Hollósi, Rusovszki, Valkony és Fehér összetételű magyar csapatból a békéscsabai Huszár érte el a legjobb eredményt: tizennegyediknek futott be a célba.

A versenyt a szovjet csapat nyerte. Ezáltal az összesített pontversenyben is megelőztek bennünket. Így az 1959. eredmények alapján egy évig a szovjet vasutas sportolók lesznek az UIC-kupa védői.

A BVSC vívó szakosztályának legfiatalabb tőrözői Nagy Árpád edzővel. A december 6-i házi versenyen megmutatták, hogy alkalmasak a vasutas vívósport utánpótlásának biztosítására (Kovács Géza felv.)

Tarr kimagaslott a mezőnyből

Az ifik után a felnőtt vasutas birkózók is összemérték tudásukat a bajnoki címért. Az idei bajnokság, amelyet a BVSC Szőnyi úti birkózótermében rendeztek meg, színvonalas küzdelmeket hozott. Örvendetes meglepetés volt például Tarr Gyula formája. Valamennyi mérkőzését kétvállal nyerte.

Eredmények. Lepkesúly: 1. Fábián (Szolnok), 2. Nagy (Cegléd), 3. Petneházi (Törekvés), Légsúly: 1. Völgyi (BVSC), 2. Lendvai (Dunakeszi), 3. Zöldesi (Törekvés). Pehelysúly: 1. Hódos (Debrecen), 2. Tálas (Dunakeszi), 3. Németh (BVSC). Könnyűsúly: 1. Ivanovics (Szolnok), 2. Polyák I. (BVSC), 3. Balla (Cegléd). Váltósúly: 1. Tarr (BVSC), 2. Farkas (Szolnok), 3. Gál (Cegléd). Középsúly: 1. Kovács (Szeged), 2. Biró (Szolnok) 3. Kádár (Debrecen). Félnehézsúly: 1. Kovács (Debrecen), 2. Mikó (Törekvés), 3. Balla (Cegléd). Nehézsúly: 1. Fülöp (BVSC), 2. Vászin (Debrecen), 3. Hőhn (Szeged).

Csapatban első a BVSC 19, második Szolnok 16, harmadik a DVSC 14 ponttal.

Szombathelyiek a tömegsportért

A szombathelyi területi bizottság a tömegsport mozgalom szélesítése érdekében november 7-e tiszteletére négy sportágban bajnokságot írt ki. A részvevők előbb háziversenyen találkoztak, majd a legjobbak november 29-én Szombathelyen mérték össze tudásukat az igazgatóság legjobb sakkozója, asztalitenisze-zője, nagy és kis tekézője címért. A döntőben 60 dolgozó indult.

Eredmények. Sakk: 1. Büki József (Járműjavító), 2. Vágvölgyi Ferenc (Járműjavító), 3. Flór László (Állomás), Asztalitenisz: 1. Mestre Károly (Szertár), 2. Szabó Imre (Fűtőház), 3. Kutasi István (Tapolca-állomás). Nagyteke: 1. Arjan József (Járműjavító), 2. Németh Mihály (Tapolca-állomás), 3. Boda Ferenc (Fűtőház). Kisteke: 1. László Sándor (Fűtőház), 2. Kölkedi István (Járműjavító), 3. Stiber József (Járműjavító).

Az igazgatóság szolgálati helyei közül a legeredményesebb munkát a járműjavítóban végezték. Az üzemben a háziversenyeken 115 dolgozó vett részt.

Befejeződött a szakszervezeti labdarúgó-bajnokság

13 szolgálati hely labdarúgó-csapata küzdött Budapesten a sportosztály által kiírt egyfordulós szakszervezeti bajnokságban. A táblázat élén érdekesen alakult a sorrend. A tavalyi bajnok, Géptelep a harmadik helyen, a Főosztály csapata, amely éveken keresztül biztosan nyerte a bajnokságot, az ötödik helyen végzett. Ezúttal a BVKH csapata szerezte meg a bajnoki címet a Tisztképző előtt.

A bajnokság végeredménye:

1. BVKH	13	10	1	1	38:15	21
2. Tiszt. Int.	12	9	2	1	42:9	20
3. Bp. Gépt.	12	6	4	2	39:16	16
4. Kel. BBFF	12	6	4	2	41:35	16
5. Vas. Fő.	12	7	1	4	41:27	15
6. Bp. Nyug.	12	6	3	3	7: 7	15
7. Ész. Jj.	12	6	1	5	38:16	13
8. Vasanyagj.	12	5	2	5	25:22	12
9. Hídép. F.	12	4	2	6	21:32	10
10. Magép.	12	2	4	6	16:23	8
11. Ferencv.	12	1	2	9	8:20	4
12. Rákos	12	2	—	10	13:50	4
13. Landler J.	12	1	—	11	13:67	2

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

52. számból: 130 064/1959. I/2. B. Munkaidőcsökkentés bevezetése egyes egészségre ártalmas munkaterületeken című 119 514/1959. I/2. B. számú rendelet módosítása.

A kongresszusi verseny eredményei.

53. számból: 128 874/1959. I/2. B. A forduló- és utazószolgálatot teljesítő dolgozók évi rendes szabadsága.

131 039/1959. I/2. B. A folyamatos munkaviszony alapján járó pótszabadság mértékének kiszámítása az 1960. évre vonatkozóan.

MAGYAR VASUTAS

Felelős szerkesztő: Gulyás János
Felelős kiadó: Szabó Antal
Szerkesztőség Budapest VI., Benczur u. 41.
Terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54
Szikra Lapnyomda

A szerkesztőség üzeni

Balázs József, Szeged: Versét alkalom adtán közöljük.

Papp József, Budapest, Szentgáli István, Gyöngyös. Levélben válaszolunk.

Nagy Elemér, Fegyernek; Serény Béla, Dévaványa; Farkas József, Csoma-Szabadi; Nagy Sándor, Budapest: Levelüket, panaszukat továbbítottuk.

Fabók János, Miskolc; Miklós Béla, Pásztó; Surmann Imre, Budapest; Takács László, Kál-Kápolna; Tótka Károly, Szeged; Szendrei József, Szeged; Behán Rózsa, Kazincbarcika; Németh Imre, Sátoraljaújhely; Fekete László, Miskolc; Orgován László, Debrecen; Anka Béla, Budapest; Várnai László, Pécs; Hontvári József, Budapest; Leiti Ferenc, Pécs; Szabó Tibor, Budapest; Sziládi Sándor, Szeged; Szabó Lajos, Gyöngyös; Négyesi Péter, Budapest; Bognár Károly, Tapolca; Elek László, Szombathely; Simon László, Budapest; Kőszegi Lajos, Taktaharkány. Leveliket, tudósításukat felhasználjuk.

FELHÍVÁS!

Örömmel értesítjük kedves olvasóinkat, hogy 1960. január 1-től módunkban áll újabb laprendeléseket elfogadni.

Kérjük azokat a szakszervezeti bizottságokat, amelyek a Magyar Vasutas példányszámát emelni kívánják, kérelmüket december 28-ig juttassák el a szerkesztőséghez (Budapest, VI., Benczur utca 41.), a cím és a példányszám megjelölésével.

Szerkesztőség

Természetjáró fotokiállítás

Természetjáró fotokiállítás nyílt december 14-én a szakszervezeti központ klubjában. A kiállított képeket a vasutas természetjáró szakosztályok tagjai készítették.

A kiállítás december 19-ig tekinthető meg, naponta 10—19 óra között.

MIKOR INTÉZIK EL?

Szeptember 18-án újítást nyújtottak be az üres csapágycsészék öntésére a Szolnoki Járműjavítóban. Néhány próbadarab legyártására is sor került. Az újítás eredményeként darabonként 1,10 kg anyagmegtakarítást lehet elérni, ami évente 50—60 000 forintra rúg.

A kezdeményezésnek azonban nincs folytatása. A jóváhagyás várat magára. Úgy gondoljuk, hogy az üzem újítási felelősének hathatósabb segítséget kellene nyújtania ahhoz, hogy az újításra vagy így, vagy úgy, de kimondják a végső szót.

Új könyvek

Lenin—Gorkij. Levelek, visszaemlékezések (Európa) — 133 nap (Történelmi képek és arcképek). Írták: Horváth József, Kékesdi Gyula, Nemes János, Ordas Nándor. Dr. Münnich Ferenc előszavával). — Csehov Művei négy kötetben (Európa — Andersen: Mesék és történetek (A Világirodalom Klasszikusai) (Európa) — Kuznyecov: A legenda folytatása (Modern Könyvtár) (Európa) 2. kiadás — Washington Irving: Vázlatkönyv (Magyar Helikon) — André Chamson: A csodák kútja (Európa) — Alexandr Blok: Válogatott versek (Európa) — Pierre de Ronsard (Válogatott versei (Európa) — Petőfi nyomában (Gondolat(— Arisztophanész: Lüszisztraté (Világirodalmi Kiskönyvtár (Európa) — Gerencsér Miklós: Egre nyíló ablak (Magvető) — Kis József: Két szerelem (Móra) — Tersánszky J. Jenő: Szerenád. — Vadregény (Magvető) — Bodó Béla: Káin visszatért (Szépirodalmi) — Pogány Frigyes: Szobrászat és festészet az építőművészetben (Műszaki) — Komjáthy Győző: Áll a tenger (Szépirodalmi) — Dr. Balázs András: Az agy és értelem eredete (Studiom Könyvek) (Gondolat) — A tuberkulózis (Reflektorfényben) (Minerva).

Lakáscsere

— **Elcserélném,** Budapest VII., Bethlen Gábor utca 19. I. 13. sz. alatti 1 szoba-konyhás lakásomat hasonlóra vidéki városban lakó vasutassal. Érdeklődni ebéd utáni órákban és este 6 ora után.

— **Elcserélném,** Budapest, VIII. kerületi, utcai, elsőemeleti, nagyméretű háztartási áramos, 1 szoba komfortos MÁV-lakásomat hasonlóra, vagy KIK-lakásra magas térítéssel! Érdeklődni: hétköznap 8—16 óráig: 318—190 120, vagy 22—75/94. számon. Sipók Jánosné.

— **Elcserélném, Budapest, VI.,** Bajza utca 55. IV. 13. sz. alatti bérletemet — 2 nagyméretű szobából, személyzeti szobából, éléskamrából, közös mellékhelyiségekből áll — elcserélném szoba-hallos, 2 szoba összkomfortos, esetleg félkomfortos lakásra. Dévényi Istvánné.

HÍREK

Köszönet egy szerény életmentőnek

Feketén hullámzott a tömeg a pályaudvaron. Ki-be jártak a vonatok. Villant a jelző, magasra lendült a vonatmenesztő tárcsa, aztán indult a vonat.

A mozgó vonat után lélekszakadva futott egy középkorú asszony. Ne ugorjon fel! Ne ugorjon fel! — kiáltották többen is. Az asszony rá sem hederített. Ügyetlenkedve — kezében csomagokkal — igyekezett felkapaszkodni a vonatra. A csomagok is visszahúzták... Aztán, mint egy zsák, leesett a kőszegély és a sínszál közé, az utolsó kocsi mellé.

Dermedten, tehetetlenül bámultak az emberek... Az első kerékpár elgördült mellett. De azután... A pillanat századrésze is fényévnek tűnt. Reflexmozdulat lehetett, vagy menekülés a baj elől? — az asszony mindkét lábát benyújtotta a közeledő kerék elé.

A gyengébb idegzetűek elfordultak... De egy középtermetű, kékmunkaruhás ember odaugrott és egyetlen mozdulattal kirántotta az asszonyt a kerekek alól.

Felengedett a feszültség... Ilyenkor furcsán keverednek az érzések. A szívetmarkoló szánalmat, a döbbenet helyét, a rögtönbíráskodás, a megtorlás érzése váltja fel.

— Megérdemli! Meg kell büntetni! — hangzott itt is, ott is.

Az asszony halottsápadtan szedegette fel a földről a szétszórt holmit: cipőpasztát, mosószappant, elgurult almákat, meg egy kicsi játék-vasutat.

— Hány gyereke van? — kérdezték. — Négy! — szipogott az asszony és illesztgette vissza a dobozba az apró síneket és a kis vasúti kocsikat.

A vonat már messze járt, sőt el is tűnt, mint a bátor életmentő, akinek ezúton mondunk köszönetet.

— lyf —

— **960 vasutas tekintette meg** Szegeden a Kormos ég című drámát december 18-án.

— **Újabb 700 tonna szén megtakarítását vállalták** az év végéig a miskolci fűtőház dolgozói.

— **Október 31-re befejezték** éves tervüket a Debreceni Építési Főnökség dolgozói.

— **Befejezéshez közeledik** Tapolca állomás felvételi épületének tatarozása. A régi faanyagú betontetőt üvegkockákkal helyettesítik.

— **1960. éves tervükön dolgoznak** a kongresszus óta a Gazdasági Vasutak balatonfenyvesi üzemfőnökségének dolgozói.

— **Férfi és női ruhabemutatót tartott** a szegedi igazgatóság nőbizottsága. A bemutatót kultúrműsor és tánc követte.

— **Záhonyban új vasutaslakások** építését kezdték el. Hozzáfogtak az üzemi konyha és az étkező építéséhez is.

— **Zamenhof emlékestet rendezett** december 15-én a szakszervezet debreceni eszperantó köre.

— **1700 millió koronát fordítanak** a személyszállítás korszerűsítésére a harmadik ötéves tervben Csehszlovákiában.

— **Rövidesen befejezik a hatvani** kulturház átalakítását. Előreláthatólag december végén adják át rendeltetésének.

— **Automata vagonmérleg kezdte meg** működését Szeged-Rókus pályaudvaron. A hódmezővásárhelyi mérleggyár konstrukciója önműködően méri és jegyzi fel a rágördülő vagon súlyát. Ezenkívül egyéb adatok rögzítésére is alkalmas.

— **431 600 forint értékű felajánlást teljesítettek** a kongresszusi verseny során a Szegedi Vasanyagjavító dolgozói. Kiváló munkájáért 24 dolgozó részesült jutalomban.

— **220 145 forint KST-betétet fizettek vissza** 350 dolgozónak az Északi Járműjavítóban. A most induló befizetési évben a tagok száma még nagyobb lesz az eddiginél.

A tisztasági mozgalomban elsők a Szombathelyi Járműjavító fiataljai

A múlt évi tapasztalatok alapján, valamint a MÁV üzemi vállalatok fiataljainak kérésére a KPM 7/D osztálya, a szakszervezet elnöksége és a KISZ Központi Bizottságának szervezési osztálya 1959. március 1-től szeptember 31-ig tlsztasági versenyt kezdeményezett a nyolc járműjavító, a vasanyagjavító és a gyöngyösi Kitérőgyártó ÜV. fiataljai részére.

Legjobb eredmények a *Szombathelyi Járműjavítóban* születtek. Jó szervezéssel nemcsak az ifiket, hanem az idősebb dolgozókat, a párt a szakszervezet és az üzem vezetőit is bevonták a munkába. S az eredmény? A szombathelyiek első helyen végeztek a tisztasági versenyben és megérdemelten nyerték el a szakszervezet elnökségének vándorzászlaját és a vele járó pénzjutalmat.

Szólni kell a versenyben részvevő többi üzem fiataljairól is. Sokáig úgy nézett ki, hogy az *Északi* végez az első helyen. A vállalat vezetői, s a mozgalmi szervek is bíztak az ifjúság erejében és szervezettségében. A szombathelyieket azonban nem sikerült megelőzniük.

A *Landler Járműjavító* KISZ-szervezete is jó eredményeket ért el, de a szervezet erejével nincs arányban a végzett munka. A Landlerban a versenynek csak gazdasági szempontból tulajdonítottak jelentőséget. A felvilágosító munkáról megfeledkeztek. Csupán arra törekedtek, hogy jutalomban részesüljenek.

A *Dunakeszi Járműjavítóban* a múlt évhez viszonyítva nagyot léptek előre, de még így sem sikerült elérniük azt a szintet, amely az üzem kapacitásával, a fiatal dolgozók számával arányos.

Ugyanezt lehet mondani a *debreceni* és a *székesfehérvári* járműjavítóról is.

Miskolcon és a *Gyöngyösi Kitérőgyárban* a múlt évhez viszonyítva javult a helyzet, de nem sok gondot fordítottak arra, hogyan érhetnének el jobb eredményt a takarékossági mozgalomban.

A *Szolnoki Járműjavító* KISZ-szervezete elhanyagolta a mozgósítást. Azt nem lehet mondani, hogy az üzem fiataljai semmit sem tettek a mozgalom érdekében. Munkájukról azonban nem tudtak számot adni.

Az első helyen végzett *Szombathelyi Járműjavító* mögött a következőképpen alakult a sorrend. *2. Északi Jj, 3. Debreceni Jj, 4. Vasanyagjavító ÜV, 5. Landler Jj, 6. Dunakeszi Jj, 7. Gyöngyösi Kitérőgyár, 8. Székesfehérvári Jj, 9. Miskolci Jj.* A Szolnoki Járműjavító fiataljainak munkáját nem tudta értékelni a bizottság.

A szakszervezet vándorzászlaját és a 10 000 forintos jutalmat a szombathelyiek nyerték, a második helyezett 6000, a harmadik 4000 forintot kapott. A IV. V. és VI. helyezést elért üzemek fiataljait dicsérő oklevélben részesítették.

A vándorzászlót és a pénzjutalmat november 8-án ünnepélyes külsőségek között adták át a Szombathelyi Járműjavító fiataljainak.

A debreceni vasutasok nemcsak a szakvonali munkában állják meg helyüket, hanem a társadalmi munkából is kiveszik a részüket. A szakszervezeti bizottság kezdeményezésére mintegy 2000 forint értékű társadalmi munkát végeztek a Timár utcai napközi otthon udvarán. (Kiss János felv.)

Állomásunk fejlődésének első lépése

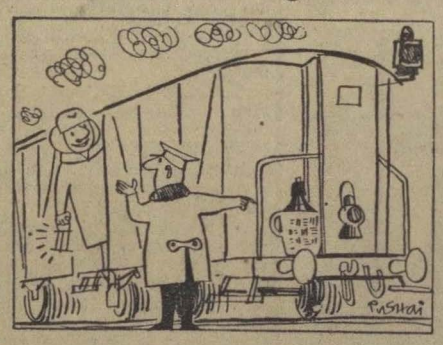
Régi vágya teljesült a pécsi állomás dolgozóinak, amikor a viharvert gőzmozdonyok helyett diesel tolatómozdonyokat kaptak. Eltekintve az első napi próbálgatásoktól, sokkal élénkebb a mozgás, hiszen egy vonat szétrendezése az eddigi 40—50 perc helyett 10—15 perc alatt megtörténik.

Ha a tíz nap eredményeit vizsgáljuk, amióta a gépek megérkeztek, máris azt láthatjuk, hogy 4,9 percről 4,2 percre csökkent az egy kocsira eső tolatási idő.

Dolgozóink pár nap alatt megbarátkoztak az új segítőtársakkal s azt szeretnék, ha mielőbb követné azokat legalább a harmadik.

Leiti Ferenc
Pécs

Ismeri önmagát



— Pista! Hát így vigyázol a borra?
— Nagyobb biztonságban lesz az, ha külön féken utazunk.

(Pusztai Pál rajzai.)

A dévaványa—kál-kápolnai vonalon

— Itt már égnek a karácsonyi gyertyák?
— A gyertyák valóban karácsonyiak, de csupán azért égnek, mert sötét van a kocsikban.