VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM. 1. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JANUAR 3.



Féltő szeretettel, odaadó gondoskodással foglalkoznak a vasutas napköziotthonokban és bölcsődékben legdrágább kincsünkkel, a gyermekkel. Képünkön a szombathelyi vasutas napköziotthon bölcsődéjének kvarc-szobáját látjuk. A kicsinyek télen sem kényelmek nélkülözni az éltető, erősítő napfényt. A napköziotthonban és bölcsődében 160 vasutas gyermek nevelkedik, erősödik Tóth Mária vezető óvónő gondos felügyelete mellett.

Jólétben erősödő, munkagyőzelmekben gazdag, derűs új esztendőt!

AZ ÖTÉVES TERV UTOLSÓ ESZTENDEJÉNEK KÜSZÖBÉN

Munkagyőzelmekben gazdag esztendő van mögöttünk. Felemelt fejjel léphettük át az új esztendő küszöbét. Nagyszerű ötéves tervünk utolsó esztendejében vagyunk.

Vasutas dolgozóink becsületesen megoldották azokat a feladatokat, amelyeket a párt és a kormány rájuk bízott. Az 1938. évi forgalomhoz képest a teher- és utasszállítás közel háromszorosára emelkedett. A vasút történetében először, egy nap alatt 15.000 kocsi megrakását sikerült elérnünk. Az árumozdítási teljesítmény egy órára eső átlagát 13 mázsáról 17 és fél mázsára növeltük. Az 1952-es év 106—108 százalékos teljesítését a rakodási időnél 1953-ban már 120—130 százalékra, a kocsikihasználás mértékét 13.6 tonnáról 14.2 tonnára emeltük. Október végére győzelemre vittük a 150.000 tonna szén megtakarításáért folytatott harcot a vasúton. Ezzel többtízezer család, köztük vasutas családok téli tüzelőellátását biztosítottuk. A fajlagos szénfogyasztást az előző évihez képest 10.06 kilogrammról 9.5 kilogrammra csökkentettük. A kormányprogramm végrehajtása során az év végéig jelentős számú vasútiakast, napköziotthont, bölcsődét, fürdőt, laktanyát, stb. építettünk.

A vasutas dolgozók lendületét, harckészségét csak növelte pártunk Központi Vezetőségének 1953 június 27—28-i és 1953 október 31-i határozata. Felismerték az összefüggést a termelékenység emelése és a programm megvalósítása között. Arra törekedtek, hogy többet termeljenek, hiánytalanul bonyolítsák le a forgalmat, mert megbízhatóbbá vált arról, hogy ha többet termelnek, eleget tesznek a vasútra háruló feladatoknak, jobban is élnek. Az első árleszállítás is mutatta, hogy dolgozóink bízhatnak a párt szavában, hogy építhetnek a kormány által kitűzött programmpontok megvalósítására. A párt hívó szava, a párt iránti szeretet, a párt ügyéért érzett felelősség megsokszorozta erejüket, megacélozta akaratukat és sikert sikerre halmoztak a vasúton. Ezt méltányolta a kormány, amikor az őszi forgalmi verseny legjobbjait 700.000 forinttal jutalmazta.

A nem mindennapi eredmények és teljesítmények azonban nagyobbak lettek volna ennyi lendület, erőfeszítés és hősi munka mellett, ha kevesebb hiba és hiányosság fékezte volna dolgozóink harcát. Az új esztendőben, ötéves tervünk utolsó esztendejében csak akkor tudunk megfelelni dolgozó népünk várakozásának, ha felszámoljuk a hiányosságokat. Ezek között is legfontosabb, hogy szilárd munkafegyelmet teremtsünk. Mindenki érezze át, hogy az egész vasút, munkájáért felelős. Még következetesebben kell harcolni a menetrendszerinti közlekedésért, az anyagtakarékosságért, az önköltség csökkentéséért, a szakszolgálati ágak dolgozóinak jó együttműködéséért. Meg kell teremtenünk a kulturált utazást, javítani kell a szállítófelekkel kapcsolatainkat. Mindent el kell követnünk, hogy a vasút egésze ugyanakkor, amikor gondoskodik a dolgozók szociális és munkavédelmi körülményeinek állandó javításáról, a kormányprogramm megvalósításáról, lendületesen és lelkesen segítse a szállítási terv maradéktalan végrehajtását. Hosszan lehetne sorolni a különböző szakszolgálati ágak dolgozóinak feladatát, azokat a tennivalókat, amelyekkel megjavíthatják munkájukat és hozzásegíthetik ötéves tervünket a győzelmes befejezéshez.

Az újesztendőben a vasutas dolgozóknak az a feladatuk, hogy még szorosabbra zárják soraikat, még egységesebben harcoljanak pártunk politikájának, kormányunk programmjának megvalósításáért. Van miért harcolni: hiszen a dolgozók életszínvonalának emeléséért, a bőség megteremtéséért még csak az első lépéseket tettük meg a párt mutatta úton. Ezek az első lépések, az elmult esztendő eredményei ne tegyék elbizakodottá a vasutas dolgozókat. Lelkesebben, mint eddig, kövessünk el mindent már az év elejétől kezdve, hogy ötéves tervünket ne csak teljesítsük, hanem jóval túl is teljesítsük. Ezzel tartozunk dolgozó népünknek, pártunk szerető gondoskodásának, kormányunk segítségének és mindenekelőtt saját felemelkedésünknek.

Az eredményekkel még nem lehetünk megelégedettek, még sok mindent kell megvalósítanunk ahhoz, hogy a kormányprogramm teljes egészében éreztesse hatását. Ezért kell tehát elsősorban felszámolni a hibákat. A dolgozó vasutasokkal szembeni ridegséget, a bürokráciát, az ébertelenséget ugyanúgy fel kell számolnunk, mint szakmai hiányosságainkat. Ebben az esztendőben már jobb körülmények között, más légkörben dolgozunk. Éppen javuló munkánk nyomán élvezhetjük majd erőfeszítéseink eredményét, a magunk életén érezzük, hogy egyre javul, vidámodik, kultúrálódik, gazdagodik életünk.

Pártunk megmutatta szocialista építésünk jelenlegi fő láncszemét, a mezőgazdaság fejlesztését. *„Ezzel népünk kezébe adta a kulcsot, amely a közszükségleti cikkek és élelmiszerek nagyobb bőségéhez vezető kapukat kinyitja".* A mezőgazdaság fejlesztésének programmja, amelyet pártunk és kormányunk a mezőgazdaság erősítésére hozott, fokozott felelősséget és feladatokat hárít a vasutas dolgozókra. A kitűzött célok elérésére mozgósítja pártunk a népgazdaság összes igénybevehető erőforrásait, iparunkat, közlekedésünket. A vasutas dolgozóknak jobb munkával kell segíteniök a Szovjetunió által vezetett béketábor harcát is. A terv teljesítésével és túlteljesítésével kell bizonyítani, hogy megállják helyüket becsülettel, a békeharc reánk eső frontszakaszán.

Az ötéves terv örömök éve váltsa valóra mindazt, amit a tervhez fűzünk. Legyen ez az esztendő újabb sikerek és a párt vezette győzelmek újabb éve, ami valamennyiünk számára egy nyugodtabb, békésebb és gondtalanabb életet hoz

700.000 forint jutalom az őszi forgalmi verseny legjobbjainak

„Az őszi forgalom legjobb dolgozója és brigádja" cím elnyeréséért folytatott verseny eredményeit most értékelték. A versenyben kiváló teljesítményt elért vasutas dolgozók és brigádok között összesen 700.000 forint jutalmat osztanak szét. Az őszi forgalmi verseny legjobb dolgozói több szolgálati helyen már át is vették a jutalmat. Megfogadták, hogy az új esztendőben még lendületesebben, még jobb munkával küzdenek a szállítási feladatok teljesítéséért, a kormányprogramm célkitűzéseinek megvalósításáért.

Újításokból egy év alatt 15 millió forintos megtakarítás

A pályafenntartás dolgozói évről évre egyre jobb eredményeket érnek el az újítómozgalomban. Az 1952. évhez viszonyítva különösen nagyarányú fejlődést mutat a pályafenntartási szakszolgálat dolgozóinak újítási mozgalma. Amíg 1952-ben 4587 újítási javaslatot nyujtottak be, 1953-ban csupán 10 hónap alatt a benyujtott javaslatok száma meghaladta az 5400-at. Az 1952. évi, közel 9 millióval szemben, tavaly az október végéig benyujtott újítások nyomán több mint 15 millió forint értékű megtakarítás jelentkezett.

Új módszer a pályafenntartási munka megkönnyítésére

Az egyik legnehezebb pályafenntartási munka a *„krampácsolás"*. A krampácsolásnál, — *a talpfák aláverésével* — biztos, szilárd alapot készítenek a pályatest számára. Ennek a közismerten nehéz fizikai munkának megkönnyítésére a vasút szakemberei kísérletképpen új módszert dolgoztak ki. Távcsöves műszerrel megállapítják, hogy hol szükséges a pálya ágyazatának feltöltése a talpfák alatt és hová menynyi zuzalékot kell elhelyezni.

A zuzalék elhelyezésére egy különleges lapátot készítettek, melynek segítségével egy kézmozdulattal benyomható a kőzuzalék a hézagokba. A legnehezebb pályafenntartási munka ezzel az új módszerrel teljesen kiküszöbölhető, mert a hézagokba benyomott kőzuzalék szilárd ágyazatot ad a pályának. Az új módszerrel karbantartott pálya egyenletesebb, üzembiztosabb is, mint a krampácsolással karbantartott. Az új eljárás előnyös azért is, mert a már üzemben lévő vasútvonalak fenntartási munkáinál mintegy 30 százalékos költségmegtakarítást eredményez.

Teljesítették a tervet

A vasút szolgálati helyeinek túlnyomó többsége az új év első napjaiban a befejezett munka tudatával tekinthet vissza az elmult esztendőre. Amint arról már többízben beszámoltunk, a súlyponti állomások, fűtőházak, a járműjavítók, pályafenntartási főnökségek egész sora jóval határidő előtt fejezte be 1953. évi tervét és értékes tervenfelüli munkával rakta le az új tervév alapjait.

Az elmult esztendő utolsó napjaiban szerkesztőségünkbe érkezett jelentések tömegéből megemlítésre kívánkozik a *Szolnoki Járműjavító ÜV* terveljesítése, december 20-án. Az üzem dolgozói azóta terven felül 15 darab futójavításos személykocsit adtak ki a forgalomnak.

A szolnoki fűtőház dolgozói is büszke örömmel jelentették, hogy 1953. évi tervüket december 18-án, tehát 13 nappal a határidő előtt részleteiben is befejezték. Nehéz és küzdelmes évük volt a fűtőház dolgozóinak. Sokszor úgy látszott, hogy lemaradnak, de erős akarattal, öntudatos kommunista munkával áthidalták a nehézségeket és győztek. A szénmegtakarítási tervüket már november végén befejezték, az év végéig *400 vagon szenet takarítottak meg.* A szénmegtakarításban élen járták *Patai* Ferenc, *Cinege* Lajos, *Zombori* Ferenc mozdonyvezetők.

Pécs állomás, amelynek évi terveljesítéséről már beszámoltunk, a legújabb jelentés szerint *az év utolsó napjaiban már februári tervének teljesítésénél tartott.* Ez a jó teljesítmény hozzájárult ahhoz is, hogy *Pécs állomás novemberben is győztesen került ki a Budapest — Nyugati-pályaudvarral folyó párosversenyéből.*

A nagykanizsai pályafenntartási főnökség fenntartási tervét december 27-re teljesítette.

A középállomások között jó eredményt ért el *Putnok*, amely évi tervét december 17-én már 102 százalékra teljesítette.

A balatoni állomások közül *Balatonszentgyörgy* elegytovábbítási tervét december 12-én, vonatforgalmi tervét 23-án fejezte be. *Siófok* állomás elegytovábbítási tervének december 23-án, vonatforgalmi tervének végére pedig már 19-én pontot tett.

A Celldömölki Vasútépítő ÜV december 24-én teljesítette évi tervét.

A MUNKA TÖRVÉNYKÖNYVE RENDELI ÍGY...

Jubileumi ünnepségen Budapest-Ferencvárosban

Hunyorogva tekint szét *Bocsi Imre* pályamunkás, amint belép a ferencvárosi kultúrház nagytermébe. A meszett üvegű csillárok derűs fényt hintenek az ünnepre gyülekező vasutas dolgozókra és családtagjaikra. Az ünnepi csillogás szinte elkápráztatja. Sűrűs kezét, amely negyedévszázada forgatja a csákányt, ellenzőül a szeméhez emeli és úgy olvassa a feldíszített színpad feliratát: *„Üdvözöljük a 25 éves szolgálati időt eredményesen eltöltött előtársakat, a jutalomkiosztás alkalmával".*

Igen, ezt is megérte. Most, hogy a Munka Törvénykönyve módosítása értelmében a 25, 40, 50 éves megszakításnélküli szolgálati idő után a vasutasok is jubileumi jutalomban részesülnek, őt is meghívták erre az ünnepségre. Hiszen ő is negyedszázada dolgozik már a vasútnál. Sűrűn barázdált arcának kemény vonásai még jobban megmerevednek, amint a 25 év előtti időkre emlékezik:

— *Otthon a faluban nem volt munka, nem tudtunk megélni, elmentem hát a vasúthoz. De ott is 3 évig többet voltam munka nélkül, mint munkában. Nyáron dolgoztattak, télen elküldtek. Csak 3 év után véglegesítettek a pályamunkán. No, akkor aztán dolgozhattam én is a 18—20—40 filléres órabérért, mint a többiek. Dolgoztam is becsületesen, de soha egy szóval nem mondták, hogy jól van... Most? Már kétszer kaptam pénzjutalmat, van egyenruhánk, kényelmes, tiszta szálláshelyünk, jó kosztunk az üzemi konyhán. Ha 25 évvel ezelőtt valaki azt mondta volna, hogy egyszer majd ilyen „urasan" él a pályamunkás, megvertük volna, amiért rossz viccet csinál. Pedig így van. Most is ez a jubileumi jutalom. Igazán jólesik, hogy így gondolnak velünk, így megbecsülik a munkánkat.*

Most kezd igazán megeredni *Bocsi Imre* szava és látszik, megenyhült vonásain, hogy még többet is mondana a pályafenntartási dolgozók megváltozott életéről, de véget kell vetni a beszélgetésnek, mert kezdődik a jutalmazási ünnepség.

A színpadon a párt- és szakszervezeti vezetők, szolgálati előljárók. *Mihálka László* elvtárs, Ferencváros-állomás főnöke a negyedszázados

Négyen az ország legjobbjai közül — *egy állomáson*

Rákosrendező állomás az ország egyik legnagyobb rendezőpályaudvara. Minden napszakban, akár éjjel, akár nappal szüntelenül érkeznek és indulnak a hosszú, áruval megrakott szerelvények. Aki először jár Rákosrendezőn, könnyen eltévedhet a sok-sok vágány látszólag kusza útvesztőjében. Az itt dolgozó vasutasok azonban nagyon jól kiismerik magukat pályájukon. Mindegyikük úgy ismeri az állomást, a vágányok fekvését, a lejtviszonyokat — mint a tenyerét.

Az őszi forgalom során hatalmas feladatokat oldottak meg győzelmesen Rákosrendező vasutasai. Most, az őszi forgalom végén számvetést végeztek. Az eredmény: *négyen az ország legjobbjai lettek.*

Legyőzték a nehézségeket

Gergely József állomásvezető az őszi forgalomban elért eredmények alapján az ország legjobb állomásfőnöke lett. 1952 óta dolgozik Gergely elvtárs Rákosrendezőn. Amikor odakerült, első dolga az volt, hogy a gurítódomb dolgozóinak segítsen, növelje eredményeiket. Azóta a gurítódomb teljesítménye napi 400—500 kocsi legurításával növekedett. A jó eredmények egyik előfeltétele, hogy szoros kapcsolat fűzze a szakvezetést a pártvezetéshez. Ennek a jó kapcsolatnak egyik iskolapéldája Rákosrendező állomás. A ködös, fagyos téli éjszakákon a pártvezetőség és a szakvonali vezetés tagjait mindig ott lehet találni a gurítódombon, mindig ott vannak, ahol nehézségek vannak vagy ahol munkagyőzelmet ünnepelnek.

Rájöttek arra, hogy egyik legfőbb hiba az, hogy nincsen folytonosság a gurításnál. Az induló vonatok — mivel kereszt-kijárás van — komolyan zavarták a gurítódomb munkáját. Az állomásvezető sokáig gondolkodott, amíg rájött a megoldásra: amikor például a D. 3. csoporton a vonat kijár, olyan elegyet kell gurítani, ami nem arra a csoportra gurul. A *D. I*-ről kijáró vonatokat a fogadóvágányokra irányította, hogy azok ne zavarják a gurítást. Mindezek eredményeként fokozatosan nőtt a gurítódomb teljesítménye.

A rákosrendezői vasutasok felismerték, hogy a gurítói irányvágányok helyzete rossz, mert a kocsik a kitérők után megálltak. Fokozatos esést kell biztosítani a gurítódomb vágányának. Elvégezték a munkát, átalakították a gurítódomb lefutóját, azóta ezzel sincs baj.

Aki törődik munkatársai problémáival

Gergely József állomásfőnök jól tudja, hogy nem lehet jó szakvonali munkát végezni, ha csak mereven a napi szakvonali feladatokra irányítjuk figyelmünket. Szeretni kell a dolgozókat, törődni kell velük és mindjárt jobban, vidámabban megy a munka. Ezért az állomásvezető rendszeresen beszélget beosztottjaival. Törődik velük, segíti családi problémáik megoldásában. Az egyszerű napi gondokat is megosztja *Gergely József* beosztottjaival. Nemrégen személyesen eljárt, hogy egyik fékező súlyosan beteg feleségét minél hamarabb felvegyék a kórházba. Más alkalommal a rákospalotai tanácshoz fordult Virág Tivadar állomási dolgozó lakásügyében.

Perédi Pál állomásvezetőhelyettes szintén országos első lett. Ő végzi az adminisztratív munkát, gondosan, lelkesen csinálja a szolgálati beosztásokat. Ügyel arra, hogy a szolgálati beosztások megfeleljenek a dolgozóknak.

Szabó Pál, térfőnök az őszi forgalmi versenyben szintén első lett. Mint térfőnök, ő a gurítódomb parancsnoka. Nevéhez sok-sok munkagyőzelem fűződik, amelyeket az őszi forgalom legforróbb napjaiban értek el Rákosrendező vasutasai.

Link József, a legjobb átmenesztő az országban. Ő ellenőrzi a késett kocsik helyzetét. Ha késett kocsit talál, azonnal jelenti az állomásirányítónak. Ő az állomás élő lexikona, minden állomást ismer.

Ahhoz, hogy Rákosrendező vasutasai győzelmesen helytálltak az őszi forgalom nehézségei idején, sok segítséget nyújtott *Géczi Lajos*, az ország legjobb oktatólisztje. Ő nevelte az embereket az utasítások betartására. Ennek eredménye az, hogy csaknem teljesen balesetmentes eredménnyel fejezték be az őszi forgalmat Rákosrendező vasutasai.

A vasutasok szakszervezetének központi vezetősége

a szakszervezeti tagságnak, aktíváknak és funkcionáriusoknak eredményes, boldog új évet kíván.

A Harmadik Békekölcsön első sorsolásán sokezer vasutas kötvényét húzták ki



December 27-én Salgótarjánban került sor a Harmadik Békekölcsön első sorsolására. Az Acélgyár gyönyörűen feldíszített kultúrtermében délután fél négykor kezdett forogni a kerék, melyből pirosnyakkendős úttörők húzták ki a szerencsés számokat.

Ennél a sorsolásnál is számos vasutas dolgozóra mosolygott rá a szerencse. A boldog nyerők között több olyan vasutas elvtárs is van, aki nagyobb összeget nyert. *Alexai István* kalauz Budapest, XX., Kossuth-utcai lakos 50.000 forint boldog tulajdonosa lett december 27-én. A Máv budapesti igazgatóságán dolgozó *Molnár Mihály* elvtársnak 25.000 forint nyereménnyel húzták ki a kötvényét. Igen sokan nyertek az Északi Járműjavító ÜV-nál is, ahol több mint száz dolgozó került a boldog nyertesek közé. A kihúzott nyeremények összege 30—40.000 forint között van. Közöttük 15 dolgozó nyert egyenként 500 forintot, 10 dolgozó 1000 forintot, egy pedig 5000 forintot.

A Munka Vörös Zászló Érdemrendjével kitüntetett ferencvárosi vasúti gócpont dolgozói közül 29-en nyertek összesen több mint 25.000 forintot. Többek között *Rácz János* vonatkísérő 5000 forintot és *Ujlaki László* vonatkísérő 2000 forintot.

A vidéki vasutas dolgozók közül is többen nyertek nagyobb összegeket. Cegléden *Szántó József* jegyvizsgáló 10.000 forintnak lett boldog tulajdonosa. *Borbély István*, a MÁV Budapesti Vasútépítő Vállalat rétszilasi kirendeltségének dolgozója szintén 10.000 forintot nyert. A községben lakó *Kiss István* pályafenntartási dolgozó kötvényét ugyancsak 10.000 forint nyereménnyel sorsolták ki. Rajtuk kívül még sokezer vasutas dolgozó nyert a Harmadik Békekölcsön első sorsolásán.

NEMZETKÖZI hírek

Szovjetunió

Blazsenov elvtárs újévi levele

Mint ismeretes, *Födi Sándor*, a Hámán Kató-fűtőház sztahanovista mozdonyvezetője hosszabb ideje levelezést folytat *V. Blazsenov* elvtárssal, a



kiváló, Sztálin-díjjal kitüntetett szovjet főmozdonyvezetővel, a Szovjetunió Legfelsőbb Szovjetjének küldöttével. *Blazsenov* elvtárs legutóbb küldött válaszlevelében többek között a következőket írja:

„Nagy érdeklődéssel olvastam legutóbbi levelét. Szívből örvendek az ötéves terv teljesítésén dolgozó magyar vasutasok sikereinek. Az Ön által elért figyelemreméltó munkasikerekről fűtőházunk egész kollektívájának beszéltem. Minden mozdonyvezető, segédmozdonyvezető és fűtő nagy megelégedéssel fogadta a mozdonyok kihasználása és a tüzelőanyagtakarékosság terén elért eredményeit.

Kedves Elvtársak! Ebben az évben alkalmam volt Csehszlovákiában, a Német Demokratikus Köztársaságban és Finnországban időzni s mindenhol azt láttam, hogy a dolgozók békére vágynak és megkettőzött erővel küzdenek annak megszilárdításáért. A világ egyszerű dolgozói tudják, kinek az oldalán van az igazság, és ezért minden erejükkel erősítik a nagy Szovjetunió által vezetett béketábort. Jó érzés tudni, hogy a Magyar Népköztársaság szocializmust építő dolgozói, vasutasai, szilárdan állnak a béke és a demokrácia táborában.

A szovjet vasutasok elé a szovjet kormány és a Szovjetunió Kommunista Pártjának központi bizottsága új, felelősségteljes feladatokat tűzött. Arra vagyunk hivatva, hogy a közszükségleti cikkek és a mezőgazdasági áruk fennakadásmentes, gyors szállítását biztosítsuk. A mi csomópontunk kollektívája új termelési tartalékokat kutat, amelyek felhasználása biztosíthatja azt, hogy teljes mértékben teljesítsük szeretett kommunista pártunk és a szovjet kormány által kitűzött feladatokat.

Kérem, adja át baráti üdvözletemet a magyar vasutas dolgozóknak és tolmácsolja jókívánságaimat, amelyekkel sok sikert kívánok az új tervévhez fűtőháza egész kollektívájának és minden magyar vasutas elvtársnak.

India

A Délindiai Vasutas Szakszervezet elnökének újévi üdvözlete a magyar vasutas dolgozókhoz

Kalyana Sundaram, a délindiai Golden Rock-i Vasutas Szakszervezet elnöke, aki résztvett a *Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezete Nemzetközi Szövetségének* budapesti vezetőségi ülésén, hazatérőben a Szovjetunióban tett látogatást. Moszkvából küldötte el újévi üdvözletét *Gábor József* elvtársnak, a Hámán Kató-fűtőház üzemi bizottsága elnökének címezve. A levélben azonban minden magyar vasutas dolgozóhoz szól:

„Kérem, fogadja üdvözleteimet az újévre és tolmácsolja jókívánságaimat a többi elvtársaknak is a fűtőházban. Hozzon az új esztendő új sikereket a magyar vasutas dolgozóknak az építés munkájában és békeharcukban."

Egyesült Államok

Eisenhower intézkedése az előkészületben lévő vasutas-sztrájk elhárítására

Eisenhower elnök rendkívüli meghatalmazásokkal felruházott háromtagú bizottságot alakított, *egymillió amerikai vasutas előkészületben lévő sztrájkjának megakadályozására* — jelenti az „MTI". — A vasutasok tervbevett sztrájkja 150 amerikai vasútvonalat érintene.

A háromtagú bizottság megalakítása azt jelenti, hogy az amerikai reakciós munkaügyi törvény értelmében a dolgozók 60 napon belül — tehát amíg a bizottság a vasutasok követeléseiről tárgyalásokat folytat — nem sztrájkolhatnak.

Újzéland

Súlyos vasúti szerencsétlenség Újzélandban

A londoni rádió és a *„Reuter Iroda"* jelentése számolt be arról, hogy Ujzélandban december 24-én súlyos vasúti szerencsétlenség történt. A Wellington és Auckland között közlekedő expresszvonat egy híd beomlása miatt a folyóba zuhant. Ujzéland miniszterelnöke, *Holland*, a szerencsetlenség színhelyére utazott, ahol kijelentette: *„Félő, hogy a szerencsétlenség halottainak száma 164 lesz."* A jelentések szerint a 267 utas közül még csak 103-at találtak meg. A szerencsétlenségtől 20 kilométerre is találtak holttesteket, amelyeket odáig sodort a folyó. A vonat egyik kocsiját három kilométerre vitte el a víz.

Franciaország

Francia vasutasok az indokínai béke helyreállításáért

Herriot, a francia nemzetgyűlés elnöke Lyonban fogadott egy vasutas-küldöttséget, amely az indokínai háború befejezését sürgető petíciót nyújtotta át neki.

Herriot a küldöttség kérdéseire válaszolva kijelentette: neki is az a véleménye, hogy *Indokínában békét kell teremteni.* Franciaország ismét súlyos katonai vereséget szenvedett és most már legfőbb ideje, hogy megkezdjék a tárgyalásokat.

Herriot a továbbiakban kijelentette: egyetért a vasutas delegáció tagjainak azzal a véleményével, hogy az indokínai háborúra költött milliárdokat a dolgozók szociális követeléseinek kielégítésére kellene felhasználni. *Herriot* közölte a delegáció tagjaival, hogy e véleményüket tudomására hozza majd a kormánynak.

A tél állandó készenlétet követel

— A „Gudok" cikke —

Januárban és februárban a vasutasokra a legnagyobb nehézségek leküzdése vár, mert ilyenkor hatalmas hóviharok és fagyok vannak. Emlékezzünk



csak vissza, amikor egyszer januárban több napig tartó ciklonszerű hóvihar 35 vasútvonalat keritett hatalmába. Emlékezzünk csak vissza, milyen hevességgel tombolt a hóvihar 1951 februárjában déli vasútvonalainkon, amikor a vonatokat betemette a hó. És a fagyok? Nálunk kevés olyan vonal van, ahol évente hatvan napon át ne mérnének 40 fok hideget, sőt még többet is. A fagyok gyakran sűrűködtek párosulnak és hirtelen erős, csípős szél kerekedik. A mi telünket az is jellemzi, hogy az időjárásváltozás váratlanul következik be. Ez is szükségessé teszi, hogy állandóan készenlétben legyünk és bármely pillanatban ellen tudjunk állni a természet erőinek.

Legyen akármilyen időjárás, a vasút működését és iramát folyamatosan fokozni kell. Holnap erős fagyok lehetnek. Azért állandóan vizsgálni kell, felkészültünk-e a várható fagy és a viharokozta akadályok leküzdésére. „Nézz meg pontosan magad mindent, ami szükséges, segíts azoknak az elvtársaknak, akiknek tanácsra van szükségük és nincsenek megfelelő tapasztalataik." Ez az első parancs, ami minden vasutasnak szól, akármilyen a beosztása. A jó mozdonyvezető soha nem nyugszik meg ha az időjárás felmelegszik, hanem kihasználva a kedvező időt, alaposan felülvizsgálja mozdonyát, de úgy vizsgálja meg, hogy a legkisebb hiba és egyetlen alkatrész se kerülje el figyelmét. Különösen megvizsgálja a hidegre érzékeny alkatrészeket, mint a szivattyúkat, kenőpréseket, víz- és gőzvezetékek csöveit stb. Felülvizsgálja, vajjon jól vannak-e szigetelve, a mozdony és kazán működése biztosítva van-e a legnagyobb sebesség mellett is, stb. A mozdonyvezetők ezreinek gyakorlati tapasztalatai bizonyítják, hogy ha megfelelő technikával rendelkezel és szigorúan követed a szabályokat, utasításokat, semilyen időjárás nem lehet akadály.

A távolkeleti vasútvonal bikini fűtőházában nemcsak az idősebb, de a fiatal mozdonyvezetők is a legerősebb fagyok ellenére változatlanul túlteljesítik feladataikat, magas sebesség tartása mellett. Csak ott, ahol nincsen kellő fegyelem, ahol a dolgozók igénytelenek saját magukkal és az elvtársaikkal szemben a munkával kapcsolatban, ahol nem gondoskodnak a káderek szakképzettségének növeléséről, ott fordulnak elő fékvezmaradások és egyéb hibák.

A szamarkandi fűtőházban például a legkisebb időjárásromlásnál is bajok vannak. Esős időben Kijasev mozdonyvezető mozdonyán kerékmegcsúszások keletkeztek. Kijasev igénybe akarta venni a homokozót, de az nem működött, mert a csövek el voltak dugulva. Ugyanennek a fűtőháznak létszámába tartozó Sokurov mozdonyvezetőnek elszakadt a horogja, mert egy lejtszintirányító szabaszon nem hozhatta működésbe a segédféket. Mindkét esetben a mozdonyvezetők hibájából komoly késések keletkeztek a vonatközlekedésben. És mindez azért, mert nem voltak kellően felkészülve. Télen ilyesmit nem szabad tűrni. A tél senkinek nem bocsát meg semmiféle mulasztást. Holnap köd lehet, hóvihar tombolhat. Ezért még ma mindent meg kell tenni, ami az állomás soron levő munkáját és a vonat közlekedését megkönnyíti. El kell háritani a hótorlaszok okozta akadályokat. Még ma felül kell vizsgálni a hóeltakarítógépek működését, a hóvédőeszközök állapotát. Veszélyes ezeket a dolgokat az utolsó percre hagyni és arra számítani, hogy van még idő mindent elintézni akkor is, amikor a meteorológiai intézet figyelmeztet rá.

A téli szállítás sikere nagy mértékben a gócponti állomások pontos működésétől függ. Ha biztosítani akarjuk az állomás teljesítményét, különösen a csatlakozó állomásokon kell pontosan alkalmazni a vonatok befogadási és átadási szabályait, és ennek legfontosabb feltétele, hogy szervezett, előreláló munkával készüljünk fel a téli forgalom lebonyolítására.

Hogyan lehetne például azt mondani, hogy a Riazan—Uráli vagy a Bajkálon-túli vasútvonalakon komolyan készülnek a bekövetkező fagyokra és hóviharokra, mikor a csatlakozó állomások kocsikkal vannak eltorlaszolva.

A vasút téli működése annál jobb és pontosabb, minél magasabbra emeljük az operatív és gazdasági vezetés színvonalát. Ugyanilyen fontos a fegyelem megerősítése a szolgálati ágak között. A feladat az, hogy szervezetten és céltudatosan használjuk fel az összes technikai eszközöket, egyetlen erőforrássá tömörítsük a dolgozókat, hogy mindenütt felfegyverkezve szálljanak sikra a hóviharok elleni harc sikeres leküzdéséért. Rendkívüli lendülettel kell hozzáfogni a politikai tömegneveléshez, mindenekelőtt a forgalomnál. A vontatásnál elsősorban a mozdonyvezetők és vonatbrigádok politikai nevelése a legdöntőbb. Ezekre a politikai osztályok és pártszervezetek fordítsanak nagy figyelmet.

Most az új év elején állunk. Új esztendő vár ránk, új nagy és dicsőséges feladatokkal. Vasutasaink mindent, elkövetnek, hogy bolsevik öntudattal és kezdeményezéssel küzdjék le a tél nehézségeit és úgy dolgozzanak, hogy népgazdaságunk megnövekedett szállítási igényeinek teljes egészében meg tudjanak felelni.

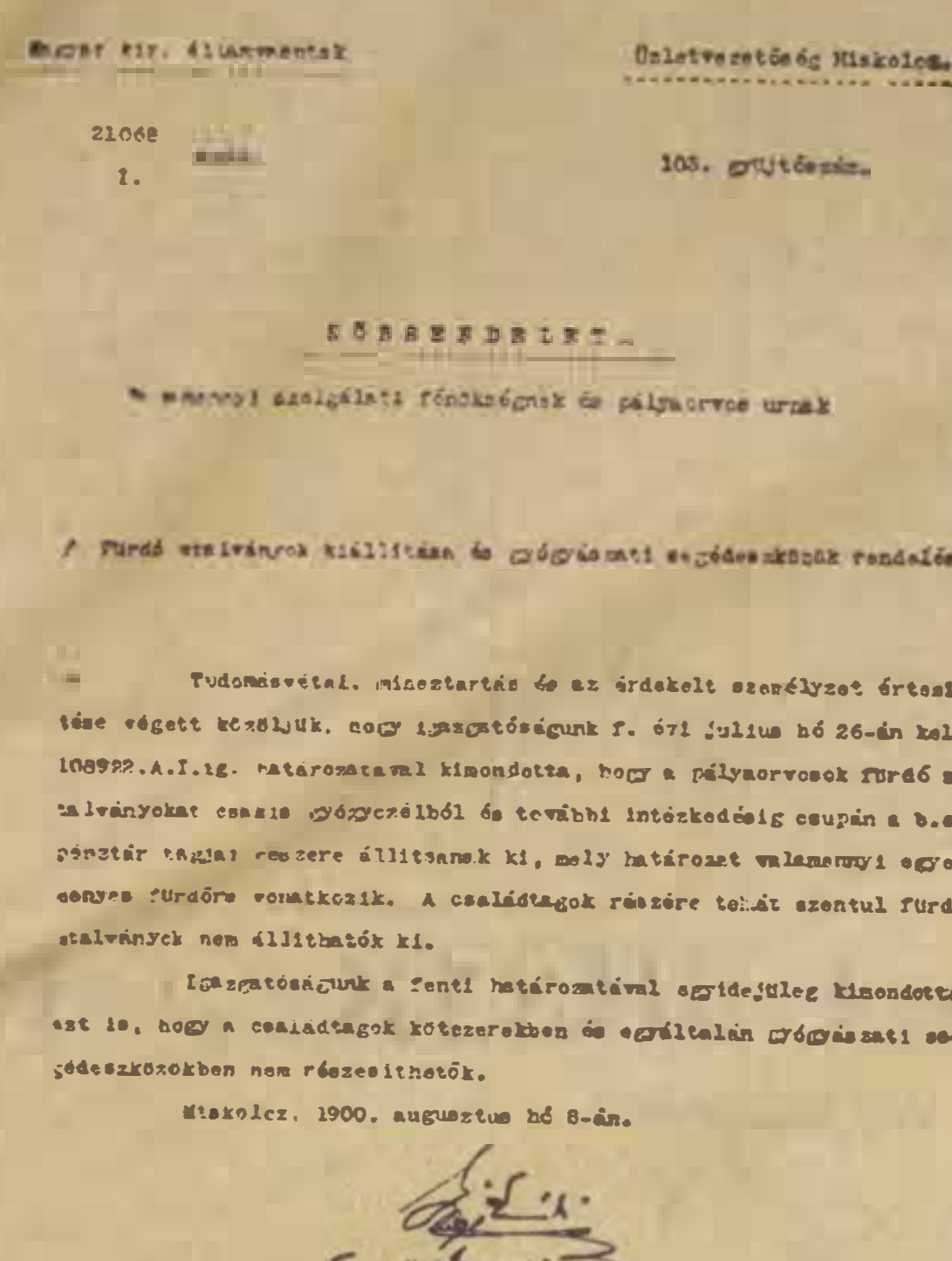
Új nagyteljesítményű szoviet mozdony



A vorosilovgrádi „Októberi Forradalom"-mozdonygyárban megkezdték a nagyteljesítményű I—5—I mozdonyok sorozatgyártását. Képünkön az egyik új mozdony próbaútja előtt.

A dolgozókról való gondoskodás régen és most

Megsárgult okmány került elő egy régi vasúti archivumból. Az okmány itt közölt fényképmásolata beszédes dokumentum a népellenes rendszer *„társadalombiztositásáról”*.



Magyar kir. államvasutak

Üzletvezetőség Miskolcz.

21068
I. szám.

103. gyüjtőszám.

KÖRRENDELET.

A személyi szolgálati főnökségnek és pályaorvos uraknak

Fürdő utalványok kiállitása és gyógyászati segédeszközök rendelése.

Tudomásvétel, miheztartás és az érdekelt személyzet értesitése végett közöljük, hogy igazgatóságunk f. évi julius hó 26-án kelt 108922.A.I.tg. határozatával kimondotta, hogy a pályaorvosok fürdő utalványokat csakis gyógycélból és további intézkedésig csupán a b.s. pénztár tagjai részére állitsanak ki, mely határozat valamennyi egyezményes fürdőre vonatkozik. A családtagok részére tehát ezentul fürdőutalványok nem állithatók ki.

Igazgatóságunk a fenti határozatával egyidejüleg kimondotta azt is, hogy a családtagok kötszerekben és egyáltalán gyógyászati segédeszközökben nem részesithetők.

Miskolcz, 1900. augusztus hó 8-án.

Üzletvezető.

Micsoda ég-föld különbség a mai helyzet és a sötét mult dokumentuma között! Népi demokráciánk nemcsak levette a dolgozók válláról a társadalombiztosítási járulék fizetésének terhét, hanem családtagoknál az egyes szolgáltatásokat ki is terjesztette.

Például: minden családtag részére külön-külön egy éven belül 60 nap kórházi ápolás helyett 90 napot biztosít. Egyes betegségeknél, így tbc. esetén 180 napot, reumás szívbeteg gyermekeknél 180 napot, gyermekbénulás estén 270 napot.

Ha a dolgozó felesége is dolgozik, vagy nincs felesége, a társadalombiztosítási szolgáltatásokra a háztartását vezető nő jogosult. Ugyancsak jogosult a társadalombiztosítási szolgáltatásokra a dolgozó gyermekeihez hasonlóan, a háztartásában lévő nevelt gyermek, elhagyott gyermek, valamint a dolgozó szülője, nagyszülője, a nevelőszülője.

A szülészeti segély folyósítása is kiterjed az élettársra.

Ezen a néhány példán keresztül is láthatjuk, hogyan valósul meg pártunk és kormányzatunk gondoskodása a dolgozókról a társadalombiztosítás vonalán. A most újraválasztott társadalombiztosítási tanácsok feladata, hogy ezeket a jogokat tudatosítsák a dolgozók körében.

Jó úton haladnak a szociális és munkavédelmi beruházások a Szolnoki Járműjavítóban

Aki a felszabadulás előtt járt a szolnoki MÁV-műhelyben, most a Szolnoki Járműjavító Vállalatra alig ismerne rá. A vigasztalan elhagyatottságot a piszkos, kormos műhelyek padlóján az olajsárba ragadt, szennyes, kidőlt oldalú ruhaszekrények méltóan képviselték. Zsúfolt munkahelyeken, a javítóvágányokon álló mozdonyok és vasúti kocsik alkatrészei között meghúzódó *„ruhaszekrényeknek“* csúfolt cellák körül „tisztálkodtak“ a dolgozók. Ha tisztálkodásnak lehetett nevezni a szennyes vödrökben, melegített lében való lötykölést. Eső idején, az osztályok közötti szállításkor, a sárban inukszakadtáig erőlködhettek a rozzant kocsik vonszolásával. A szellőzetlen fémöntőműhelyekben a fakó arcbőrű öntők ólommérgezésben sorra kidőltek. A fiatalabbak arcáról pedig lassan, de biztosan lopta le az élet pirját az ipari megbetegedés. Délben, ki hová éppen tudott, oda ült le ebédelni. De sorolhatnánk bőven tovább is. Aki pedig ezt szóvátette és méltatlankodott, ezzel senkinek, de különösen saját magának nem használt. Nem volt érdekvédelmi szerv, amelyhez fordulhattak volna. Ezt a munka- és embervédelmi nyomorúságot a háború pusztítása csak növelte.

Ma már más a helyzet

A mult örökségét lassan, de biztosan számolják fel a Szolnoki Járműjavító ÜV-nél is. A vállalat létszáma a felszabadulás előttinek közel háromszorosa, az utóbbi években mégis többet tettek, mint az elmult rendszerben összesen. A munkahelyek zsúfoltságának megszüntetésére üzembővítés folyik. Uj rúgókovácsműhely épül, és a réginek helyével a kovácsműhely növekszik meg. A kazánműhely azzal bővül, hogy a füstcsőgyártó-üzemet máshová helyezték. Az üzemosztály dolgozói az eddigi bódék helyett rövidesen új, korszerű téglaépületbe költöznek. Az üzemrészek zsúfoltságának megszüntetésével a munka termelékenyebb és balesetmentesebb lesz.

500 személyes fürdő és öltöző — röptető a szabadban dolgozók védelmére

Nagy fejlődést jelentenek a mozdonyszereldében létesített erkélyszerű öltözők. A kocsiosztály VII. a. és VII. b. részlegeiben a sötét és kevés zuhanyozó helyett fürdővel egyesített öltözőhelyiségek épülnek, a kovácsműhely dolgozói pedig csempézett fürdőt és meleg öltözőt kapnak. Az esztergaés gépműhely mellett 500 főre méretezett, korszerű fürdő és öltöző 1954 májusára elkészül. A mérlegjavító-műhelyt kitatarozták és ezzel a vasút mérlegeit javító dolgozóknak a gondos munka előfeltételeit adták meg. Az osztályok közötti szállítás megkönnyítésére kilométerszámra készülnek a betonutak. A szállítás pedig nagyrészt gumikerekű új kocsikon történik majd. A VI. és a VII. osztályokban, ahol szerelési munka folyik, a padlózatot bitumennel vonják be. A kocsiosztály bombasérült helyein

röptetőket építettek, hogy a dolgozókat az idő viszontagságai ellen megvédjék.

Ilyen céllal épült a kocsi futójavítási vágányok fölött több száz méter hosszban és a mozdony próbafűtő vágány fölött is röptető. Ebben nagy része volt a vállalatvezetőség öntevékenységének is.

Az üzemi étkeztetés céljára hatalmas éttermet nyitottak, ahol a nemrégen kibővített üzemi konyha ízletes, bőséges és olcsó ebéddel látja el a dolgozókat. Ahol szükséges, porelszívó-berendezéseket helyeztek üzembe. Az ipari megbetegedéseket pedig védőételekkel előzik meg. Az orvosi rendelőben a rászorulók egészsége felett őrködnek.

Vannak azonban hibák is, amelyeknek megszüntetéséhez még külön beruházások sem szükségesek. A műhelyek belső tisztasága nem kielégítő pedig az ablakok tisztántartásával, gyakoribb meszeléssel, a sötét zugok megszüntetésével, általában rendszeretettel csinosítással otthonosabbá tehetnék a műhelyeket. All ez különösen a rézműves és csőjavító műhelyre, amelynek előtere is rendezetlen ócskavastelepnek illik be. De áll ez az osztályok mellett összevisszaságban elhelyezett különféle tipusú bódék környékére is. Ezen segíteni kell mielőbb.

Csabai III. Ferenc munkavédelmi felelős eréllyel, jol látja el hivatását. Büszkén mutatja sorban a létesítményeket. Figyelme kiterjed a jó szemléltető agitációra is. A munkavédelemmel szemben elkövetett hibákra hívják fel a figyelmet az elrettentő példákkal és fényképekkel illusztrált kiállítási szekrények is. Ott lapulnak a balesetet okozo csorba és hibás szerszámok. Rövidesen ezek is a mult itt maradt emlékeivé válnak csakúgy, mint a felszabadulás előtti *„szociális gondoskodas“* válik gyűlölt emlékké!

Miért nem biztosítják Miskolcon a női vonatkísérők pihenőjét?

Semmi kétség sem férhet ahhoz, hogy Miskolc a legnagyobb forgalmú vidéki pályaudvarunk. A személypályaudvar forgalma is óriási mértékben megnőtt. És Miskolcon is ugyanaz történt, ami annyi más megnövekedett forgalmú pályaudvarunkon: kicsi lett az állomásépület, már mind nehezebben tud megfelelni az utazóközönség és a vasutas dolgozók igényeinek.

Mindezt azért bocsátottuk előre, hogy bizonyítsuk: ismerjük a miskolci nehézségeket, tudjuk, hogy a régi falakat nem lehet kitágítani. Nem reménykedett ilyesmiben a személypályaudvar vezetősége sem, amikor lépéseket tett,

a vonatkísérők, főként a női vonatkísérők megfelelő elhelyezése érdekében.

A női vonatkísérők nagy része — számszerint százan — 60—80—100 kilométer távolságról jár Miskolcra, ahonnan 4—5 napon, vagy egy héten keresztül sem tud hazatérni lakóhelyére. Világos, hogy a dolgozó nők pihenését biztositani kell. De hogyan? A jelenlegi tűrhetetlen helyzetnek semmi esetre sem szabad megmaradnia. Ugyanis most a fárasztó szolgálat után a várótermekben, a vesztegló szerelvények kocsijaiban, vagy — mint legnagyobb megdöbbenésünkre a nyáron tapasztaltuk — a Szinva partján próbáltak „pihenni“.

A személypályaudvar vezetősége alapos tanácskozás után arra a megállapításra jutott, hogy a helyzeten csak úgy lehet segíteni, ha

az állomásépületben lévő szolgálati lakások közül néhányat felszabadítanak.

Ilyen lenne például a pénztárfőnök lakása, ezenkívül még két olyan dolgozó lakása, akiknek tulajdonképpen nem járna szolgálati lakás. Természetesen a lakásokat csak úgy lehetne kiüríteni és aztán pihenőszobáknak és mosdóknak átalakítani a női dolgozók részére, ha a lakások jelenlegi tulajdonosai másutt kapnának lakást. A miskolci igazgatóság ígéretet tett, hogy a Selyemréten épülő és az év elején átadásra kerülő új vasutasházakban kiutal egy lakást. Azonban ez nem lenne teljes megoldás. A személypályaudvar vezetősége szeretné a vonatkísérők elhelyezésének kérdését *gyökeresen* megoldani, ezért *három lakást* kért az új vasutasházakban.

Ha azt nézzük, hogy mintegy

600 férfi és 100 női dolgozó megfelelő elhelyezése, pihenésének biztosítása múlik a három lakáson,

indokoltnak kell tekintenünk a kérést. Ezzel nem csupán a vonatkísérő dolgozók elhelyezése oldódna meg kedvezően, hanem végre *az oktatótermek problémája is enyhülne.* Az átmeneti vonatkísérő szállásnak berendezett nagy oktatótermet újra vissza lehetne adni rendeltetésének, ami rendkívül fontos lenne, ha tudjuk, hogy *jelenleg 1300 oktatáson résztvevő dolgozó részére mindössze egy 5x5 méteres méretű helyiség, valamint egy kiselejtezett C-kocsi (!) áll rendelkezésre.* Ehhez bővebb magyarázat nem szükséges.

Az állomás vezetősége vállalta, hogy amennyiben az említett szolgálati lakások felszabadulnak,

az átalakítással járó minden építkezési és szerelési munkálatot elvégeztet.

A többszáz miskolci vonatkísérő dolgozó és elsősorban a női vonatkísérők azt kérik az igazgatóságtól; *mérlegelje helyzetüket és az adott lehetőségek keretein belül sürgősen nyujtson segitséget.*

Forgalmi szolgálattevők a vonatkésések ellen

Budapest-Kelenföld állomáson minden 3—4 percben áthalad egy tehervonat Ferencváros irányából, vagy Ferencváros felé. Ugyanakkor *Budapest-Déli* és *Budapest-Keleti*-pályaudvar személyforgalmának lebonyolításában is rendkívül fontos szerepe van Kelenföldnek, mint átmeneti állomásnak. Igaz, hogy helyből induló személyvonata csak kettő van, de annál nagyobb a teherforgalma, hiszen 43 iparvágányán a fontos üzemek egész sorát szolgálja ki.

Ilyen forgalom mellett *rendkívül nehéz és felelősségteljes munka hárul Budapest-Kelenföld forgalmi szolgálattevőire.* Pillanatra sem szünő kemény harc ez a vonatkésések ellen.

Hogyan vívják ezt a küzdelmet a forgalmi szolgálattevők? Erről kérdezzük *Zimányi Frigyes* rendelkező forgalmi szolgálattevőt, az állomás egyik kiváló dolgozóját.

— Legnagyobb nehézségünk, hogy a ferencvárosi vonatok nehezen mennek befelé — mondja. — A Dunántúlról háromfelől Ferencvárosba irányuló forgalom Kelenföldön torkollik össze és emiatt főleg a menetrendszerinti vonatok tartózkodása válik nálunk problematikussá. A nehézségek legyőzésére két eszközünk van: *az automatikus térközbiztosító berendezés ötletes, találékony, jó kihasználása és szoros kapcsolat, harmonikus együttműködés a ferencvárosi forgalmi szolgálattevőkkel.* Az egymás állandó, részletes tájékoztatása a vonatok forgalmáról sokat segíthet a torlódások elkerülésében, a késések elhárításában. Ezért a két állomás közötti érintkezés nem merül ki a szokványos távirdai engedélyek kérésében és adásában, hanem *távbeszélőn aprólékos részletességgel megtárgyaljuk a vonatok fontossági sorrendjét és mindig kölcsönösen megegyezünk mozgatásukban.* Valamennyi kelenföldi forgalmi szolgálattevőnél rendszerré vált már ez az eljárás, és magam is ezt a módszert követem.

— Részemről abba sem törődöm bele, ha a távirda közli, hogy Ferencváros nem tudja fogadni a vonatot. Már veszem is a kagylót, hívom a ferencvárosi forgalmi szolgálattevő elvtársat, részletesen megbeszéljük a vágányhelyzetet és addig nem nyugszom, amíg nem találunk valamilyen megoldást. A ferencvárosi elvtársak mindig megértéssel és nagy segíteniakarással folytatják az ilyen megbeszéléseket és legtöbbször sikerül is megegyeznünk kielégítő megoldásban. Olyan esetre is találtunk már megoldást nem egyszer, amikor a balvágányon kint volt három gurítós vonat, utána beszorult egy bejáró személy, majd megint gurítósok következtek. Ha a személyt nem tudtuk volna bevinni, megakadtak volna a követő gurítósok is és megbénul az egész vonal. Az irányváltó berendezésnek telefonmegbeszélés szerinti jó kihasználásával ezt a helyzetet is megoldottuk és ezzel egész vonatcsoport elverését akadályoztuk meg.

A VASÚTI MUNKA HŐSEI A TÉLI FORGALOMBAN



DUDÁS JÁNOS

sztahanovista mozdonyvezető a Hámán Kató fűtőházban. Százelegytonnakilométer tervét 109 százalékra teljesítette. A tervhez viszonyítva 116 százalékos szénmegtakarítást ért el. Mozdonyjavítási költségét a 424-es sorozat átlagához viszonyítva 65 százalékkal csökkentette. A vonatokat menetrend szerint, késés nélkül továbbítja.



SZENTESI FERENC,

Budapest—Kelenföld állomás úgynevezett sarkos-váltóőre. A téli időjárás idején különösen éber szolgálattétellel segíti a téli forgalom harcalt. Példásan rendbentartja váltóit, a váltó- és vágányellenőrzés során a legnagyobb éberséget tanusítja. Utasításszerinti munkájával jó példát mutat munkatársainak.



CZELLER SÁNDORNÉ

Budapest—Nyugati-pályaudvar távirásza. Beterhelési foka 109 százalékos. De nemcsak mint távirász állja meg a helyét, hanem a forgalmi szakszolgálat egyéb területein is. Az állomás egyik legfegyelmezettebb és legpéldamutatóbb női dolgozója Czellér Sándorné, aki a téli forgalom küzdelmeiben élenjáró munkájával vesz részt.



ÁCS II. JÓZSEF

sztahanovista váltókezelő Budapest—Keleti-pályaudvaron. Sok más társával együtt hősi munkával küzd a maga munkaterületén a vonatok menetrendszerinti és biztos közlekedéséért. Ács II. József elvtárs tervét 89 százalékra, a vonatok menetrendszerinti indításának tervét 97, míg fajlagos kocsimozgatási tervét 105 százalékra teljesíti.



BLANK ISTVÁN

sztahanovista gépkisérő Budapest—Nyugati-pályaudvaron. A gépkisérő munkaköre éberséget, körültekintést és gyorsaságot igényel. Blank elvtárs a percekért és másodpercekért harcol, mert tudja, hogy jó munkájával erőteljesen segíti a téli forgalom lebonyolítását. Az érkező vonalgépek gőztartási idejét 120, a menetrendszerinti vonatindítási tervét pedig 102 százalékra teljesíti.



GÁL MIHÁLY

a Hámán Kató fűtőház fűtője. A 424—065-ös gépen dolgozik. Hősi munkával áll a vártán és küzdi le a téli időjárás és a gyengébbminőségü szén okozta nehézségeket. Kilométerteljesítményi tervét 111 százalékra teljesítette, míg széntakarékossági tervéhez viszonyítva 105 százalékos teljesítménnyel büszkélkedhet.

A Szombathelyi Járműjavítóban az ötéves terv utolsó esztendejének túlteljesítéséért indultak harcba

A Szombathelyi Járműjavítóban a naptár hetek óta januárt mutat. Az ok nem valami sajátságos időszámítás, hanem a jó munka: *az üzem december 10-én befejezte évi tervét.* Nem könnyen született győzelem volt ez. Gyakran küzdöttek anyaghiánnyal, legyőztek szervezetlenséget, maradiságot. De voltak más okok is, amik megnehezítették a terv teljesítését. Előfordult, hogy a dolgozókat felelőtlen — s ebből következőleg be nem tartott — ígéretekkel „lelkesítették, biztatták". Nehéz feladat volt ilyenkor újra megnyerni a bizalmat, új munkagyőzelmekre serkenteni. De a pártszervezet, az üzemvezetés, a kommunisták és az egyszerű munkások együttes, közös harca végül is eljutott a győzelemig. 21 nappal rövidítették meg az évet, mozdonyok és vagonok hosszú sorával segítették a forgalom gyors, sikeres lebonyolítását. A Szombathelyi Járműjavító nem maradt adósa az országnak.

Aki megismeri ezeket az eredményeket, szinte természetesnek találja, hogy az eredményeket új eredmények tetézik, az 1954-es esztendőre való felkészülés már teljes ütemben halad. Ezt mondják az írások is, melyeket elénk tár *Fehér József* főmérnök elvtárs.

Nagy feladatokat megoldott dolgozók, többszörös újítók állnak a gépek mellett — csak meg kellene őket szólaltatni, hogy felszínre kerüljenek ötleteik, javaslataik, melyek biztosítják az új esztendő feladatainak sikeres megoldását. Például *Bojtás* elvtárs már hosszabb ideje gondolkodik egy szerkezeten, melynek segítségével meg lehetne gyorsítani és meg lehetne könnyíteni a hajtórúdcsapágycsészék reszelését. De a teljes megoldáshoz mérnöki segítségre lenne szüksége. Ha lett volna műszint-értekezlet, ez már bizonyára felszínre került volna és talán már folynának is a közös kísérletek.

A Szombathelyi Járműjavító ÜV az eddigiek során megmutatta, hogy nagy eredmények elérésére képes. Az évi terv határidő előtti teljesítése nemcsak a dolgozókat, hanem az üzem gazdasági és politikai vezetőit is dicséri, mutatja lelkes munkájukat, hozzáértésüket. Kétségtelen, hogy tettek jelentős lépéseket az új év munkáinak előkészítésére is, mert világosan látják, hogy az ötéves terv utolsó esztendejének feladatai nehezek, kemény munkát kívánnak. De látják azt is, hogy az 1954-es év minden sikere lépés előre a kormányprogramm megvalósulásához, a nép jólétének szüntelen emeléséhez. E nagyszerű programm megvalósítása fűti az üzem minden dolgozóját még nagyobb eredmények elérésére. Most csak rajtuk áll, hogy a terveket — köztük a műszint-tervet is — tettek váltsák valóra, hisz ennek minden feltétele megvan a Szombathelyi Járműjavítóban.

A műszint-hónap — papíron

A tervek szerint december 21-től január 16-ig az üzemben műszint-hónap folyik. Egyébként a műhelyekben néhány helyen plakátok is hirdetik ezt. Egyszóval: látszatra minden rendben van!

De nézzük a valóságot. December 27 van — az iratok szerint már egy hete műszint-hónap.

Az üzemi pártbizottság titkára — *Mencinger* elvtárs — kicsit csodálkozva tekint ránk, amikor a műszint-értekezletek iránt érdeklődünk: — Értekezlet? Nem tudok róla, azt hiszem nincs is. Talán *Fehér* elvtárs tud róla valamit mondani. — A telefon után nyúl. — *Halló...* — rövid beszélgetés, aztán felénk fordul. — *Valóban, most folyik a műszint-hónap...*

Az „eredményességéről" később sikerült meggyőződni. A papír szerint „újjászervezett bizottságok" a valóságban még nem léteznek. Ezideig egyetlen javaslatról sem tudnak az üzemgazdasági osztályon. De újításokról sem tudnak. Ennek oka, hogy nem voltak még értekezletek, röpgyűlések, nem beszélgettek erről a témáról a népnevelők — pedig mindez szintén szerepelt a tervben. Az üzem munkásai — hasonlóan a párttitkárhoz — nem tudnak a műszint-hónapról.

Ha tudnának róla, bizonyára lennének javaslataik, hiszen kiváló dolgozók egész sorát találjuk a vállalatnál. *Iszak István* sztahanovista fúrós, már 1956 szeptember havi tervén dolgozik. *Bojtás Béla* 1955 szeptemberében jár, *Vörös Gyula* kazántisztító brigádja most, valósítja meg az 1955 májusra kitűzött feladatokat és még lehetne tovább sorolni az ehhez hasonló eredményeket.

Három vasutascsalád karácsonya

Fárasztó hat emelet megmászása után pillanatra tétován megállunk a fehérre lakkozott ajtó előtt.

— Vajjon illő-e az ünnepi hangulatban így hívás-várás nélkül bekopogtatni egy-egy vasutascsaládhoz, megkérdezni és megnézni, hogyan töltik az első karácsonyestét itt, a Szamuely-Tibor-utca 36. szám alatti új lakásokban?

De kezünk már a kilincsen és a következő pillanatban részesei vagyunk a *Szappanos-család* örömének. Óvatosan lépünk a ragyogó parkettra, nehogy rátapossunk a rengeteg játék valamelyikére, autóra, villamosra tűzoltóautóra, motorbiciklire, kisvasútra, dominóra, képeskönyvre — de ki tudná hamarjában felsorolni a fenyőfa alatti kis „játékbolt" minden ujdonságát, a 6 éves *Géza*, az 5 éves *Feri* és a 4 éves *Béla* sok új kincsét.

— Még nem volt ilyen gazdag karácsonyunk soha — mondja szívből *Szappanos Gézáné.*

S aztán *Szappanos* elvtárs és felesége szavai nyomán feltárul a család új, megváltozott élete, amely az új lakással újabb örömteli fejezethez érkezett. *Szappanos* elvtárs sokszor hónapokig nem találkozhatott családjával. Hivatali beosztása — a 8. a. osztályon dolgozik — és tanulmányai — a Műegyetem II. éves hallgatója — annyira elfoglalták, hogy csak késő éjszaka tudott hazaérkezni Dorogra és hajnalban már indult vissza. Igy abba az örömbe, hogy végre teljesülhetett régi vágya, tanulhat, mérnökké képezheti magát, üröm is vegyült: a családtól, az otthontól elszakítottság fájdalmas érzése.

Az újra egymásra találás, a családi együttlét boldogsága mellett szinte eltörpül az ajándékozás öröme. Pedig mindenki adott: az asszony rég áhított fényképezőgéppel lepte meg férjét, a férj gyöngysorral a feleségét és még az elsős *Géza* sem feledkezett meg az ajándékozásról: a jó tanulásért járó ezüst csillaggal örvendeztette meg szüleit.

★

A szomszédos új lakásban kevésbbé „zajos" az öröm. Fiatal házaspár ül az ajándékokkal megrakott asztal mellett.

— Hármas ünnepünk van — mondják szinte egyszerre *Pethő György* elvtárs, a 6. a. osztály dolgozója és felesége. — Első házassági évfordulónkat ünnepeljük, lakásavatást tartunk és fenyőfaünnepet ülünk, igaz, fenyőfa nélkül, mert úgy gondoltuk, hogy a fenyőfa jusson csak a gyermekeknek...

— De jövőre már nálunk is lesz feldíszített fa — villan össze melegen a szemük s ez a vidám, boldog fény szinte átkísér a másik új vasutaslakásba.

★

Schuck Géza elvtárs az új lakással pontosan 336 kilométerrel került közelebb a családjához. December 22-ig a család ugyanis Záhonyban lakott, ahol előzőleg *Schuck* elvtárs kereskedelmi főnök volt. De ha azt kérdeznénk ezen a békés hangulatú estén, mennyivel került messzebb a multtól, a távolságot semilyen mértékegységgel nem lehetne kifejezni. Talán ünneprontás is most a multat idézni, hiszen mi öröm adódhatott egy kőművessegéd életében, aki többet volt munka nélkül, mint amennyit dolgozott, s télen, éppen karácsony táján volt a legreménytelenebb a helyzete.

— Nem egy karácsonykor a szegedi népkonyháról vittük haza az ebédnek csúfolt, híg levest — mondják s aztán továbbvonulnak gondolatban a mult évein: 1941-ben lett Schuck elvtárs a vasútnál raktári munkás s a felszabadulásig remény sem lehetett arra, hogy feljebb kerüljön. Hányszor mondja most a fiának, aki az építőipari technikumot végzi: *„Ha nekem ennyi lehetőségem lett volna a tanulásra, nem őszülő fejjel érettségiztem volna."*

A felszabadulás után tett szakérettségit Schuck elvtárs és ekkor kezdődött új élete. Záhonyban kétszer egymás után nyerte el *„az őszi verseny legjobb kereskedelmi főnökhelyettese"* címet, sztahanovista lett, s most az ünnep hangulatában boldogan emlékeznek arra a 28 napra, amelynek mindegyike ünnep volt: kétszer üdültek a jó munka jutalmául *Galyatetőn.* S visszatérve az üdülőből, újabb öröm érte *Schuck* elvtársat: az 5. c. osztályra helyezték fontos munkakörbe. Mégis, ez az öröm mindeddig nem lehetett teljes, hiszen ekkor ékelődött közéje és családja közé a 336 kilométeres távolság.

— Most ez a probléma is megoldódott — mondja Schuckné elvtársnő — és tudjuk, hogy az új év még több vasutas család problémáját oldja meg kedvezően.

HIREK

OLVASÓINKHOZ

Felhívjuk olvasóink figyelmét, hogy lapunk mai számához kérdőívet mellékeltünk. Kérjük, hogy a kérdésekre meggyőződésük szerint válaszoljanak, mert ezzel segítik a szerkesztőség munkáját. A kérdőívet díjmentesen, bélyeg nélkül kell postára tenni.

A „NÉPSZAVA" SZAKSZERVEZETI KÖNYVKIADÓ négy hiánypótló szakszervezeti kiadványt jelentetett meg.

Láncos János „Szakszervezeti demokrácia" című brosurája a SZOT egyéves iskoláján elhangzott előadást tartalmazza. Ismerteti a szakszervezeti demokrácia alapvető elvi kérdéseit, a demokrácia és a centralizmus összefüggését, a választhatóság és a beszámolási kötelezettség elvét. Külön fejezetben foglalkozik a kollektív vezetés elvi kérdéseivel. Az új kiadvány kitűnő segítség a szakszervezeti vezetőknek.

Ezenkívül most jelent meg *Karamisev—Borodkin: „A szakszervezeti bizottság szervezi a versenyt", Sőtér Edit: „A társadalombiztosítási tanácsok munkájáról"* és *Fazekas Márton: „Szakszervezeti bizalmiak tapasztalatai"* című brosúrája.

VASUTAS KÉPZŐMŰVÉSZ IS SZEREPEL azon a Képzőművészeti Kiállításon, amelyet a Magyar Népköztársaság képzőművészeti alapjának képcsarnoka rendezett a Földalatti Vasútépítő Vállalat „Metró" kultúrotthonában, az Egyetem-utca 1. szám alatt. Az öt kiállító között a vasutas képzőművészeket Radnai József, az ismertnevű festő képviseli, akinek olaj és akvarell képei a kiállítás legszebb darabjai közé tartoznak.

ÖNMŰKÖDŐ KAVICSAGYROSTÁLÓ GÉPEKET kapnak rövidesen a pályafenntartási dolgozók. Az első gép alkatrészei már megérkeztek. Üzembehelyezésére előreláthatólag az év elején kerül sor.

Töltésépítés — hidromechanikai eljárással. Sükösd község környékén jó eredménnyel folyik a hidromechanikai eljárással történő töltésépítés. Az alépítményhez szükséges földanyagot úgynevezett vízágyúval választják le. A laza és kis teherbírású tőzegtalajt robbantással távolították el, úgy, hogy a robbantással eltávolított tőzeg helyét szilárd földanyag foglalta el. Ezzel az eljárással sok-ezer köbméter föld mozgatását lehet elkerülni.

A JÁSZBERÉNYI VASUTASOK ünnepélyes keretek között avatták fel új kultúrotthonukat. Az ünnepségen képviseltették magukat a város üzemeinek dolgozói is. Az ünnepséget jólsikerült kultúrműsor zárta be.

VASUTASFELESÉG

A köd olyan sűrű volt, hogy még a 411—127-es gép elejéig sem lehetett látni a mozdonykonyháról. A mozdonyvezető, *Filiszár* elvtárs tekintete kutatta a jelzők fényét s ha az idegfeszítő munkában másra is tudott volna gondolni, bizonyára az jutott volna eszébe: milyen erős az emberi szervezet, ha akarat fűti. Az őszi forgalom egyik nagy csatáját vívták ezekben a decembereleji napokban s már hosszú-hosszú szolgálat volt mögötte. Most van visszatérőben Rákosrendező pályaudvarra.

... A Mautner Sándor-utca 141. alatti vasutasház egyik földszinti lakásában már égett a gáz az egyik decemberi kora hajnalon. A kis konyhát teapára töltötte be. Szőke fiatalasszony nézegetett ki sűrűn az ablakon, de a ködtől bizony azt sem látta volna, ha a férje éppen befordul a kapun.

— *Ez a vasutasfeleség sorsa* — mondta, talán vígasztalásnak szánva, a fiatalasszony apósa, a 73 éves *Filiszár György.* — *A mama is bizony sokszor napokig volt „készenlétben", várt vissza az útról, éppen úgy, mint te a Pistát... Mennyi ilyen „készenléte" volt az alatt a közel négy évtized alatt, amíg fűtő voltam, ki tudná megmondani...*

A fiatalasszony nem először hallja az öreg kicsit akadozó szavait. Tudja, hogy most az következik: *„A jó vasutasfeleség valóságos kincs. Hogy bírtam volna ki a szolgálatot, a nehéz munkát negyven éven keresztül, ha nem várt volna meleg otthon, pihenés, gondoskodás... Igaz, sokszor csak rántottlevesre, kenyérre jutott s olyankor egy simogató kéz, egy megértő, meleg tekintet igyekezett pótolni a sovány kosztot."*

Lehet, hogy nem ugyanezekkel a szavakkal beszélt a multról *Filiszár György*, de ezekre gondolt. *Filiszár Istvánné* gondolatait pedig a jelen felé húzta vissza a zümmögő teafőző, a pörköltnek előkészített hús. Igy várta férjét ezen a decemberi hajnalon. Egy kis önzéssel azt találgatta, vajjon mennyi szabadja lesz a férjének. Mert ha elég idő lesz hozzá, akkor estére színházba, vagy moziba mennének. Amíg a férje pihen, ő elszalad jegyért, inget vasal, kikészíti a sötét ruhát.

Igy szokta ezt tenni mostanában, mert úgy érzi, nemcsak az a kötelessége, hogy a kosztról gondoskodjon, szórakozni is kell a nehéz, fárasztó szolgálat után. Persze, még egy évvel ezelőtt is nehezebb volt ilyen programmot összeállítani, nagyon meg kellett nézni, hová tegyék a pénzt. Az öblös szolgálati táska tudná elmondani, hogy sokszor még 24 órára való „koszt" is alig volt benne, amikor a gazdájával elindult a bizonytalan hosszúságú útra. Igaz, *Filiszár István* gépe azóta a Hámán Kató-fűtőház legjobb „ötszázasai" közé került, ő maga sztahanovista lett, de nemcsak ez az oka annak, hogy a „táskábavaló" már több, jobb és változatosabbb, hogy a beszerzés könnyebb, hogy nemcsak pénz, hanem kedv is jut a szórakozásra. Hogyan is mondta a multkor Pista — próbálta az emlékezetébe idézni: *„Nem szabad zúgolódnod, ha hosszabb ideig távol vagyok... A vasúton, a mozdonyon is a kormányprogramm megvalósításáért dolgozunk most... Látod, meg is van már az eredménye és a jövő még gazdagabb eredményeket hoz majd..."*

Amikor idáig ért gondolataiban, az ajtó előtt, mintha a sűrű ködből vált volna ki, jólismert árnyék jelent meg.

— *Végre, megjött a Pista!* — kiáltotta örömmel az apósának s egyszerre vidámabban zúgott a teafőző, melegebb lett a szoba, fehérebb a pihenést kínáló ágy s pirosabb a fiatalasszony arca az örömtől.

A jegyvizsgálónő

Ott áll a vonata előtt, mint katona a vártán és oly ütemesen topog lábával, mintha a megafon valamilyen tüzes tánczenét közvetítene. Ha utas jön és megáll előtte, hogy kérdést intézzen hozzá, vigyázz-állásba merevül, figyelő tekintetét rászegezi és nagyon udvariasan válaszol a kérdésekre. Hideg van. Arcát pirosra csípi a jeges szél, bogárszeme könnyben ázik és mégis mennyi vidámság, életkedv árad ebből a lányból.

Szép hivatás a jegyvizsgálóé? Szép, de küzdelmes. Ezt már a lány mondja, Szentpéteri Erzsébet, Budapest Keleti-pályaudvar jegyvizsgálója.

Van idő beszélgetésre. Két és fél órája áll a 6602-es előtt. Ennek a nemzetközi vonatnak be kell várnia Hegyeshalom irányából a bécsit és Szob felől a prágai gyorsvonatot. Előfordul, hogy 5—6 órát is várakozni kell. Ez az idő egészértékű szolgálat, hiszen ott áll a vonat előtt, teljes felszerelésben, felvilágosítja az utasokat, teszi, amit tennie kell. Ezt az időt mégis csak készenlétnek számolják el számára, mert a rendeletek értelmében a vonatindulást megelőző óra számít csak szolgálatnak. Miért van ez így? Ki tudja? Miért nem hívják fel erre az illetékesek figyelmét? Felhívták. Nem is egyszer. Minden értekezleten beszélnek róla, csak éppen nem történik semmi.

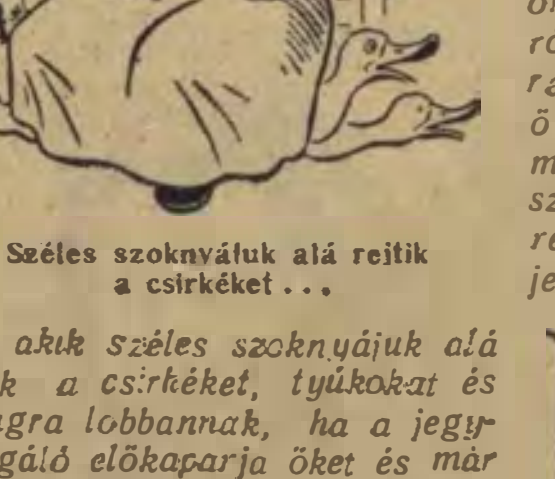
Arról is beszélnek mindig, hogy rossz, igazságtalan a premizálási rendszer, hogy nem lehet büntetni a jegyvizsgálót, ha a vonat a forgalom vagy a vontatás hibájából késik. Mert mit tehetnek ők arról, ha például Kelenföld nem fogadja a vonatot, vagy ha a mozdonyon nem megy a gőzfejlesztés. Ők megteszik a magukét, szorgalmazzák a fel- és leszállást, egyebet nem tehetnek, mégis 5—6 forintokat vonnak le tőlük, ha nagyobb késése van a vonatnak.



Udvariasan válaszol a kérdésekre..

A beszélgetés gyakran megszakad, utasok jönnek, a kérdések zápora hull. Ha valamit nem tud kívülről, előveszi a menetrendet és dermedt ujjaival fellapozza a megfelelő oldalt. És mosolyog. Nem fogy ki a türelméből. Igy tanították. Az utassal udvariasan kell bánni, még akkor is, ha sokat kérdez, ha feleslegesen kérdez, ha bizalmatlan, ha maga sem tudja, mit akar. Mert az utas elvárja, hogy udvariasan bánjanak vele, megilleti őt a szívélyes bánásmód, dolgozó, építő ember, nincs gyakorlata az utazásban, vagy ha eseményszámba ment számára, ha vonatra szállott, most pedig megnyilt előtte az ország, ismerkedik szép hazánk tájaival. Az utas kedves is olykor, örül, hogy csinosarcú, mosolygós lányok igazítják útba, ebből is az új világ egy derűs színfoltját kapja.

Tanárok, tanítók a diákokról beszélgetnek, színészek a nézőkről, jegyvizsgálók pedig az utasokról. Kifogyhatatlan az emlék, a szívet melengető, a mosolygásra fakasztó, de az elszomorító, a keserű, olykor megalázó emlék is. A nők jó utasok, szerények, finomak. Persze közöttük is van kivétel, főként a kofák, akik széles szoknyájuk alá rejtik a csirkéket, tyúkokat és haragra lobbannak, ha a jegyvizsgáló előkaparja őket és már írja is a cédulát. Jó utasok a diákok is. Behúzódnak a sarokba, olvasnak, tanulnak, a jegyük rendben van. Baj van azonban a régi emberekkel, akiknek most semmi sem jó, akik a multban megszokták az üres kocsikat, meg azt, hogy néhány fillér borravalót nyomtak a kalauz markába és akkor rájuk zárták a fülkét, odabent kényelembe helyezkedtek, lehúzták a cugoscipőt, fehér zsebkendőt borítottak az elzsírosodott párnára és nyugodtan aludtak akár Nyíregyházáig vagy Sopronig is.

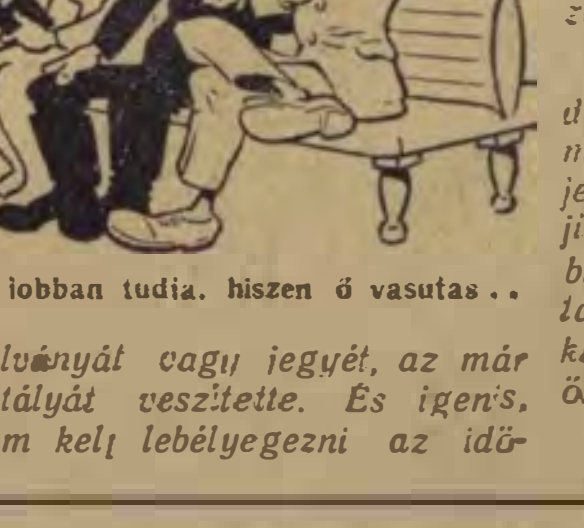


Széles szoknyájuk alá rejtik a csirkéket...

Jó utas, rossz utas. Erről folyik a szó. Nehéz azért kategóriákat felállítani.

— Egy biztos. Tisztelet a kivételnek, a vasutas a legrosszabb utas — mondja Szentpéteri Erzsébet mély meggyőződéssel.

Meglep ez az állítás, vitatkozni próbálok vele. Érveim egyre halványulnak, az ellenérvek súlya alatt. Nézzük csak, miért rossz utas a vasutas? Azért, mert sok esetben nincsenek rendben az igazolványai. Mert ha szabálytalanul utazik, akkor még neki áll feljebb, mert ő jobban tudja, mit lehet és mit nem, hisz ő vasutas és őt ne oktassa senki emberfia a vasútról. Meg aztán minden rendeletre tud egy ellenrendeletet, mert ő olvasta a Hivatalos Lapban, mégpedig mindig a legújabb számában, hogy ez a bizonyos rendelet, melynek értelmében a jegyvizsgáló kifogásolja az igazolványát vagy jegyét, az már hatályát vesztette. És igenis, nem kell lebélyegezni az időlegest vagy a szabadjegyszelvényt és nem kell aláírni az ideiglenes igazolványt. Aztán van olyan is, aki fenyegetőzik, majd elintézi a kalauzt az igazgatóságnál, mert ő ilyen és ilyen nagy ember. Sőt olyan is akadt, nem is régen, aki arra tüzelte a pótjegyváltásra kötelezett utast, hogy ne fizessen.



Ő jobban tudja, hiszen ő vasutas..

És ha akárhogyan is alakul a helyzet, a jegyvizsgálónak türelmesnek, udvariasnak kell lennie. Ez olyan szabály, melytől nem lehet és nem is akar eltérni Szentpéteri Erzsébet. Mert ő nem azért jött a vasúthoz, hogy majd egy napon férjhezmegy és itthagyja a szolgálatot, nem is azért lett kalauz, mert pillanatnyilag nem talált jobb elhelyezkedési lehetőséget. Szereti ezt a foglalkozást, hivatásnak tekinti. Hangosan nevet, mikor felidézi kislánykorának mondását:

— Mikor pöttömnyi lányka koromban megkérdezték tőlem, mi akarok lenni, ha felnövök, azt feleltem: kalauz bácsi a vonaton.

Beteljesült a vágya. Most már nemcsak „bácsik" vizsgálják a jegyeket a vonaton, hanem lányok, asszonyok is és Szentpéteri Erzsébet is a soraik között van.

Szép hivatás az övé, de küzdelmes. Rajtunk, vasutasokon múlik, hogy könnyebb legyen a jegyvizsgálónők sorsa. Figyeljünk fel jogos panaszaikra, jobban becsüljük meg őket, harcostársainkat, védelmezzük jogaikat, neveljük, tanítsuk, segítsük őket.

(—)

SZOCIALISTA VASÚTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83. szám. — Telefon: 228—895 428—317 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JANUÁR 9.



Vasutasaink kemény munkával, hősi helytállással harcolnak azért, hogy a zord időjárás közepette, a lehetőségekhez képest biztosítsák a személy- és teheráruforgalom lebonyolítását. Az egész országot hó borítja, sok vonalunkon hófúvás és kemény hideg akadályozza a szállítások zökkenőmentes lebonyolítását. A vasutas dolgozók azonban erejüket megfeszítve dolgoznak, hogy az átmeneti nehézségeken urrá legyenek.

A mezőgazdaság segítése további felemelkedésünk záloga

Népünk előtt nagy feladatok állanak. A Központi Vezetőség 1953 október 31-i határozata kimondta, hogy a következő két-három esztendőben az egész népgazdaság, az egész ország legfőbb feladata — *a szocializmus építésének kulcskérdése* — a mezőgazdaság fejlesztése. A Központi Vezetőség és a kormány nemrég megjelent közös határozata részletes útmutatást tartalmaz e nagy feladatok teljesítésére. A cél elérésére mozgósítanunk kell népgazdaságunk összes igénybevehető erőforrásait, iparunkat és közlekedésünket. *„A mezőgazdasági termelés fejlesztését elsősorban nem új előírásokkal, új szabályokkal akarjuk megoldani, hanem az ipar és a mezőgazdaság, a város és a falu közötti helyes kapcsolat kialakításával, szilárd, sokoldalú termelési és áruforgalmi kapcsolatok kiépítésével."* — szól a Központi Vezetőség határozata.

Az eddig megtett és a jövőben végrehajtandó intézkedések nyomán a közeljövőben jelentősen megnövekedik a mezőgazdaság termelési hozama. Több élelmet, ipari nyersanyagot kap majd a város, így megjavul az egész ország ellátása, tovább emelkedik népünk életszínvonala. Még ebben az esztendőben kereken három és félmillió, jövőre csaknem ötmillió, 1956-ban pedig hatmillió mázsa műtrágyát kap a mezőgazdaság. Csupán 1954-ben 50.000 holddal növeljük öntözött területünket. A nagyarányú állami segítés folytán a vegyipar, az építőipar, a mezőgazdasági gépgyártás, nyersanyagok ezertonnáit, gépek ezreit adja a mezőgazdaságnak. A hatalmas árumennyiség döntő többségét a vasút szállítja rendeltetési helyére.

Milyen feladatokat jelent ez a vasút dolgozói számára? Elsősorban azt, hogy a fővasútvonalak mellett jelentősen megnő a mellékvonalak forgalma. Az eddig kisforgalmú vasútvonalakon is most az árutonnák ezrei fognak tovagördülni. A legkisebb állomásokon megállnak a tehervonatok, hogy otthagyjanak teli vagonokat, hisz mindenfelé mezőgazdasági építkezések kezdődnek: silók, istállók, ólak, gépszínek. Új gépek érkeznek a gépállomásokra, állami gazdaságokba és ugyanakkor megnő a falu szállítása is a városok felé.

A zavartalan szállítás, az elegyáramlás folyamatosságának biztosítása a munka jobb szervezését követeli. Szükséges, hogy az illetékes szervek az eddiginél sokkal jobban kiépítsék kapcsolataikat az állami gazdaságokkal, gépállomásokkal, termelőszövetkezetekkel és a helyi tanácsok segítségével az egyénileg dolgozó parasztokkal is, hogy megismerve azok szállítási feladatait, idejében biztosíthassák kocsiigényeiket. Az üzemi vállalatokkal való eddigi együttműködésnél igen hasznosak voltak és jól beváltak a komplex-brigádok. Minden bizonnyal ilyen komplex-brigádok kiépítése a nagyobb mezőgazdasági üzemekkel, jelentősen elősegítené a munka zavartalan menetét.

A forgalom lebonyolítása érdekében szükséges, hogy már a közeljövőben felülvizsgálják a vidéki állomások darabáruforgalmát és megtegyék az intézkedéseket, hogy a mellékvonalakon is könnyű kezelő tehervonatok közlekedjenek.

Kapcsolatot kell kiépíteni a Vasúti Főosztálynak a bel- és külkereskedelmi, könnyűipari, élelmiszeripari és földművelésügyi minisztériummal, hogy jóelőre fel lehessen készülni a falu felé irányuló, megnövekedett forgalomra. A Vasúti Főosztály értesüléseit idejében tudassa a vidéki igazgatóságokkal, mert csak szoros, jólszervezett együttműködés tudja elhárítani a forgalom elé tornyosuló akadályokat.

Fel kell készülni arra is, hogy egyes vidéki állomásokon nehézségekbe ütközik majd a megfelelő tárolótér, rakterület biztosítása. Ideiglenes megoldásként helyes lenne ezekre a helyekre elhasznált kocsiszekrények beállítása raktár céljára.

A feladatok nem könnyűek, hisz most különösen fontos, hogy minden áru gyorsan, zökkenésmentesen jusson el rendeltetési helyére. Minden vasúton elfekvő alkatrész esetleg egy-egy traktor vagy más gép munkába állítását nehezíti meg. Ha későn érkezik meg a műtrágya vagy a nemesített vetőmag — már jelentősen csökken a föld terméshozama, kevesebb élelem jut az országnak. Meg kell, hogy értsék a vasutas dolgozók, hogy az egy-egy kisállomásra szállított két-három vagon kavics, tégla, deszka éppoly jelentős az ország számára, mint a nagy békeművek szükségleteinek kielégítése. A kis szolgálati helyek összekötő kapcsok a falu és a város között.

Mindezt megértetni a vasút dolgozóival elsődleges feladata a pártszervezeteknek. Meg kell javítaniok a népnevelők munkáját, hogy minden dolgozó megértse: amikor munkájával elősegíti a párt politikájának megvalósulását, saját életszínvonalának emelésén is munkálkodik. Erősíteni kell a pártszervezeteknek kapcsolataikat a pártonkívüli dolgozókkal, meg kell javítaniok az ifjúsági szervezetek munkáját, bátran kell támaszkodniok a szakszervezetekre, a dolgozók tömegszervezetére, fokozottabban kell érvényt szerezniök az emberekről való gondoskodás kormányprogramunkban lefektetett elvének.

Január 14-én átadják rendeltetésének a sztálinváros—rétszilasi vasútvonalat

Az év elején megnyílik a sztálinvárosi nagykohó érctorka, fellángol a *Kokszolómű* tüze, izzani kezdenek a Martin-kemencék. Az első magyar szocialista város várja az ehhez szükséges komlói szenet. A szén szállítása rövidesen megindulhat, mert néhány nap és teljesen elkészül az az új vasútvonal, amely a komlói szén sztálinvárosi útját megrövidíti.

Eddig Pusztaszabolcson keresztül, 70 kilométeres vonalon jutott el Sztálinvárosba a komlói szén. 1951 januárjában kezdték el a sztálinváros—rétszilasi 33 kilométeres vasútvonal építését, amely 37 kilométerrel rövidíti meg a szén útját. A vonal Mezőfaláig terjedő 11 kilométeres szakasza még a nyáron elkészült, most pedig *közvetlen befejezés előtt áll a mezőfalva—rétszilasi 22 kilométeres szakasz.* A Budapesti Vasútépítő ÁV rétszilasi főépítésvezetőségének dolgozói határidőre fejezik be a munkát és *január 14-én sor kerül az új vasútvonal átadására.* Az átadási és forgalombahelyezési aktust január 14-én ünnepélyes keretek között rendezik meg Rétszilason.

Évi ötvenezer tonna szénmegtakarítás a mozdonyszerkezet korszerűsítése révén

A mozdonykazánok belső szerkezetének korszerűsítésére a MÁV gépezeti szakosztályának négy fiatal mérnöke — *Dabóczy Ödön, Heller György, Jánosdeák Egon és Kussai Dénes* — nagyjelentőségű új módszert dolgozott ki. A mozdony tűzterében a tűz szításához levegő szükséges. A megfelelő mennyiségű levegőt a fúvócsöves füstszívóberendezés biztosítja. Rendkívül fontos ennek a pontos méretezése. A négy fiatal mérnök megvizsgálta az eddigi fúvóméretezési elméleteket és azoktól eltérően új elméletet dolgozott ki. Ennek helyességét modellen végzett kísérletekkel és gyakorlati próbákkal igazolták.

Az új elmélet bármely rendszerű gőzmozdonynál lehetővé teszi a füstszívó-berendezés pontos méretezését úgy, hogy az a legjobb hatásfokkal működjék. Ez azt eredményezi, hogy a gőzhenger ellennyomása csökken. Ennek következtében a gőzhenger, ezáltal a kazán teljesítménye jelentősen növekszik, s egyidejűleg hatásfoka javul. Így a mozdony üzemeltetése kevesebb szén felhasználásával gazdaságosabb lesz. Az egy mozdonyon már megkezdett kísérletek szerint előreláthatólag — általános alkalmazás esetén — egy év alatt több mint 50 ezer tonna szénmegtakarítás érhető el a mozdonyok belső szerkezetének korszerűsítésével.

Gőzzel fűthető tartálykocsik a mezőgazdaságnak és a könnyűiparnak

A Landler Jenő Járműjavító dolgozói az új évben már négy kijavított gőzmozdonyt indítottak futópróbára. Az új év kezdete óta az üzemben 20 személykocsi javításával készültek el és vállalták, hogy január 8-ig további 15 személykocsit adnak át a forgalomnak.

A teherkocsi javítóműhely dolgozói is nagy lendülettel fogtak hozzá az újévi feladatokhoz. Eddig 28 vegyesjavítású teherkocsit bocsátottak a forgalom rendelkezésére. Ezt a számot január 8-ig 58 teherkocsival növelik.

A mezőgazdaságnak és a könnyűipari üzemeknek szükséges olaj szállítására alkalmas tartálykocsikat a Landler Jenő Járműjavító dolgozói gőzzel fűthetővé alakítják át, hogy a könnyen dermedő olajok télen is zavartalanul szállíthatók legyenek. Ebben a hónapban 20 darab, a negyedév végéig pedig összesen 1000 darab tartálykocsit látnak el gőzfűtési csővezetékkel.

Újabb 30 kilométeres vasúti vonalszakaszon szereltek fel elektrodinamikus biztosítóberendezést

Az elmúlt napokban Kőbányától Monorig terjedő 30 kilométeres vonalszakaszon elektrodinamikus vasútbiztosító berendezést szereltek fel és helyeztek üzembe. Az idén tovább folytatják a korszerű biztosítóberendezés felszerelését a ceglédi vonalon. Jelenleg már Ceglédbercel-Cserő állomáson fektetik az új berendezés kábeleit.

Ugyancsak ez évben a Dunántúlon Tatabánya-felsőtől Komáromig létesítenek elektrodinamikus biztosítóberendezést.

A ceglédi vonalon építették be az első hazai gyártmányú szigetelő hevedereket, amelyeket eddig nyugatról hoztunk be a vasútbiztosító berendezésekhez.

Az új, korszerű vasútbiztosító berendezések felépítésével ténylegesen növeljük a forgalom biztonságát, csökkentjük a baleseti lehetőségeket.

Dolgozóink öntevékenyen segítik a mezőgazdaság fejlesztését szolgáló határozat megvalósítását

A párt Központi Vezetőségének és a minisztertanácsnak közös határozata a mezőgazdaság fellendítéséről nagy helyeslésre talált a dolgozók minden rétegében. A pécsi MÁV igazgatóság dolgozói azonnal tanulmányozni kezdték a határozatot, hogy megállapítsák milyen feladatok várnak a vasútra, mit tehetnének ők a határozat sikeres megvalósításáért.

Kétségtelen, hogy a vasúti dolgozók elsődleges feladata a forgalom és szállítás sikeres lebonyolítása, de a pécsi igazgatóság más módon is hozzá akar járulni a mezőgazdaság fejlesztését szolgáló határozat végrehajtásához.

A pályafenntartás dolgozóinak megragadta a figyelmét a határozatnak több része és igen hasznos kezdeményezések születtek. A takarmánytermelés növelésével kapcsolatban a következő ötlet született: az igazgatóság területét vasúti töltések hosszú kilométerei szelik keresztül. A töltések oldala (rézsüje), ha megújítják füvesítését, kiváló takarmányt szolgál. A dolgozók úgy határoztak, hogy 1954-ben — az előírt tervfeladatok mellett — felújítják a töltések rézsűinek füvesítését.

A mezőgazdaság hozamának emelésében nagy jelentőségű a trágyázás. A paraszti mondás azt tartja: *„A trágya rút, de szép cipót ad".* Az élőállatok szállításakor jelentős mennyiségű trágya gyűlik össze a vagonokban. Eddig erre nem fordítottak figyelmet. Most — a határozat után — két kocsimosó állomáson, Dombóvárott és Nagykanizsán összegyűjtik az istállótrágyát és átadják a közeli állami gazdaságoknak és termelőszövetkezeteknek.

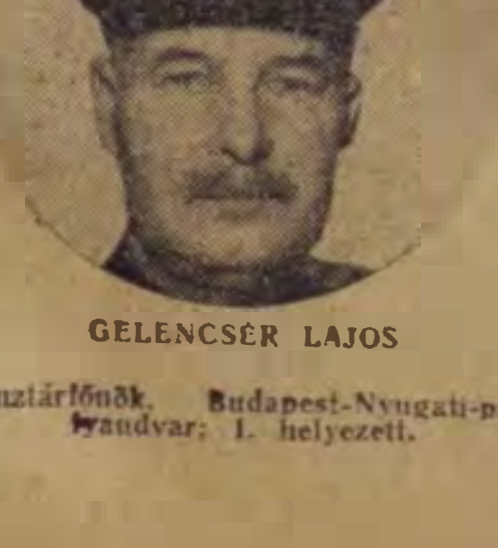
Az őrházak és lakott részek közelében, a vasúthoz tartozó területeken, megkezdik gyümölcsösök telepítését is, és több helyen létesítenek faiskolákat, ahol haszonfa-csemeték nevelésével foglalkoznak majd.

Sínpályákon több házat tolnak el *helyéről* a MÁV Épületszerelő Vállalat dolgozói

A *MÁV Épületszerelő Vállalat* dolgozói *Módos István* műszaki felügyelő irányításával január végén *Lakiteleken a vasúti pályatesten keresztül mintegy 30 méterrel odább tolnak egy lakóházat.* A műveletet úgy végzik el, hogy a ház főfalait elválasztják az alapzattól és vasgerendákkal támasztják alá, majd az épület jelenlegi helyétől a ház új helyéig sínpályát építenek. Az alátámasztó vasgerendák és a sínpálya közé görgőket helyeznek, azután az épületet kézi csörlőkkel ráemelik az előre elkészített pályára, amelyen a házat új helyére tolják.

A ferencvárosi rendezőpályaudvar további bővítésével kapcsolatban *még ebben az évben 14, átlag 70 méter hosszú épületet tolnak arrább hasonló módon a MÁV Épületszerelő Vállalat dolgozói, mintegy 150—200 méter távolságra.* Különös érdekessége a ferencvárosi *„házeltolásoknak"* az, hogy nemcsak arrébb tolják az épületeket, hanem *menetközben el is fordítják* némelyiket.

AZ ŐSZI VERSENY ORSZÁGOS ELSŐ HELYEZETTJEI ARCKÉPCSARNOKÁBÓL



GELENCSÉR LAJOS

pénztárfőnök, Budapest-Nyugati-pályaudvar; I. helyezett.



GAVALLÉR JÁNOS

mozdonyvezető, Hámán Kató-fűtőház; I. helyezett.



MOLNÁR ANDRÁS

fűtő, Hámán Kató-fűtőház; I. helyezett.



LABANCZ FERENC

oktatótiszt, Bp. Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség; I. helyezett.



RÉFI-OSZKÓ FERENC

raktárnok, Bp. Józsefváros; II. helyezett.



EGED ISTVÁN

távírász, Bp. Kelenföld; I. helyezett.

A VASUTAS DISZ-SZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A DISZ-VEZETŐSÉGVÁLASZTÁS UTÁN...

Az asztalon világvevő rádiókészülék. Körülötte fiatalok, nézegetik, egyik-másik odalép hozzá, kicsit állít a keresőn, vagy a hangszínezőn, hogy még tisztábban, dallamosabban szóljon a zene. Talán nincs is szükség igazításra, de olyan jólesik hozzáérni a rádióhoz — új, most adta ajándékba az igazgatóság politikai osztálya a Kelet-fűtőház DISZ-szervezetének a vezetőségválasztás óta eltelt időszak eredményes munkájáért. Az ajándék nem azt jelenti, hogy már hibátlan a munka, nincs semmi javítanivaló — egy kicsit előlegezett

a kitüntetés, elismerése azoknak a tetteknek,

melyet az új vezetőség, együtt a tagsággal, igyekszik felfelé fejleszteni a nemrég még egyhelyben topogó szervezetet.

A DISZ-szervezet életében a vezetőségválasztó taggyűlés fordulópontot jelentett. Előkészítésében tevékenyen résztvett a pártszervezet is. Megvitatta az ifjúsági szövetség helyzetét, feltárta a hibákat és a tanácsok mellett gyakorlatilag is a DISZ segítségére sietett. A pártvezetőség megbízta *Őszi Rezső* elvtársat, a párt szervezőtitkárát, hogy személyesen segítse az ifjúsági szervezet munkáját, tanítsa a megválasztott vezetőséget kommunista magatartásra, munkamódszerre. *Őszi* elvtársnak már deres a halántéka, de szívében fiatal, tapasztalatokban gazdag, s az eltelt idő azt mutatja, hasznos segítője a fiataloknak.

A vezetőség első munkaterve – a taggyűlés határozata

A pártvezetőség azonban nem állt meg ennél a segítségnél. A vezetőség többi tagjai is rendszeresen járnak DISZ-rendezvényekre, tanácsokat adnak, jelenlétükkel is emelik a szervezet tekintélyét a fiatalok között. Az új vezetőség munkáját pártvezetőségi értekezleten is napirendre tűzték és a kialakuló vita nagy segítséget jelentett a DISZ további munkájához.

Az újonnan megválasztott vezetőség a munka kiinduló pontjának — mondhatnánk első munkatervének — a vezetőségválasztó taggyűlés határozatát és a felszólalásokban elhangzott bírálatot tekintette. Nézzünk néhány példát. A határozat főfeladatul a kollektív vezetés megteremtését állította a vezetőség elé. Azóta megtartják a vezetőségi értekezleteket, a napirend egyes pontjainál vitát alakulnak ki és a vita eredményét határozatban is lerögzítik. Ma már nem az egyetlen aktíva — a titkár (a vezetőségválasztásig sajnos így volt, mindent maga végzett), az egész vezetőség dolgozik. Eredményeképpen megjavult a DISZ-oktatás, nagyobbak a DISZ-tagok termelési eredményei is. Hiba azonban, hogy elvileg még nem eléggé tisztázott mit is jelent a kollektív vezetés? A fűtőházi DISZ-vezetőség leszűkíti értelmét. Abban látják a kollektív vezetést, hogy minden érdekelt fiatalt beosztottak idősebb szakmunkások mellé a mozdonyokra.

A DISZ-szervezet munkájának még komoly hibája, hogy nem nyújt elég szórakozást, sportolási lehetőséget a fiataloknak. Ehhez az is hozzájárul, hogy nem áll megfelelő helyiség a DISZ rendelkezésére. De ezen a területen is vannak már kezdeményezések. Nemrég teaestet rendeztek tánccal egybekötve, a rádió átadási ünnepség után is volt tánc és megkezdődött a ping-pong szakosztály működése is. Mindez azt mutatja, hogy helyes úton jár az új vezetőség.

A szervezeti élet eredményét a termelés százalékai is mutatják. Nincs ifjúmunkás, aki száz százalékon alul teljesítene és igen sokan dicsekedhetnek 110—150 százalékos eredményekkel is. A fűtőházba nemrégen letelepített mozdonyok érkeztek. Ezidáig gyakran előfordult, hogy a letelepített mozdonyokról leszereltek alkatrészeket, műszereket — hogy azokat más mozdonyokra felszerelje. A DISZ most védnökséget vállalt a letelepített mozdonyok felett, vagyis azt, hogy megvédi azokat az ilyen rongálásoktól. Ez is hasznos, jó kezdeményezés, igazi fiataloknak való feladat.

A DISZ-szervezet eredményei – a meglévő hibák ellenére is — értékesek és biztatók. A további javulásnak minden előfeltétele megvan: lelkesek a fiatalok, ráermeltek a vezetőség tagjai és állandóan mellettük áll, segíti őket a párt.

Használjuk fel az eddigi tapasztalatokat az új kollektív szerződéseknél

A *Vasutasok Szakszervezete* január 5-én nagyjelentőségű értekezletet tartott a közlekedésügyi, posta- és híradóügyi minisztérium illetékes osztályai, az igazgatóságok politikai osztályai, a területi bizottságok kiküldöttei, az érdekelt vállalatok vezetői és üzemi bizottsági elnökei részvételével *a kollektív szerződések ügyében*. A megbeszélésen értékelték a most lejáró kollektív szerződések eredményeit, hiányosságait és leszögezték a tapasztalatokat, hogy felhasználhassák azokat *az április 1-én megkötésre kerülő új kollektív szerződéseknél*.

Az értekezlet megállapította, hogy a vasúti üzemi vállalatoknál megkötött kollektív szerződések első éve *eredményes volt*, mert mozgósította a dolgozók tömegét, kifejlesztette náluk a bírálatot a vállalatvezetőkkel és a szakszervezettel szemben. A kollektív szerződések eredményeként több olyan szociális beruházást hajtottak végre a vállalatoknál, amik a szerződés nélkül nem valósultak volna meg. *Az első fél évben ugyan a kollektív szerződés nem töltötte be hivatását.* A vállalatvezetők és a szakszervezeti központ részéről bizonyos *passzivitás* mutatkozott meg a végrehajtással szemben és a szerződés ilyen módon nem vált az üzem alkotmányává. Több felszólalásból kiderült az is, hogy a pártszervezetek sok esetben nem nyújtottak kellő segítséget a kollektív szerződések végrehajtásához, mert nem is kérték segítségüket. A szerződésekben foglalt feladatok végrehajtása tulajdonképpen a párthatározat és a kormányprogramm után kezdődött meg igazán.

Kimondotta az értekezlet, hogy ezeket a hibákat az új kollektív szerződések megkötésénél és végrehajtásánál ki kell javítani. Ez elsősorban a szakszervezet, a szakszolgálati vezetők és a vállalatvezetők feladata. Annál is nagyobb súlyt kell helyezni a hibák kijavítására, mert az idén a párthatározat és a kormányprogramnak a dolgozók jólétét előmozdító intézkedéseinek megfelelően *az eddigi tíz vállalatról húsz vasúti vállalatra terjesztik ki a kollektív szerződést*. A járműjavító-, a Fatelítőn, a Vasanyagjavítón, az Utasellátón és a Jegynyomdán kívül *az idén a MÁV Magasépítő ÜV, a MÁV Gépjuvarozási ÜV, a MÁV Szállítmányozási ÜV, a Celldömölki Vasútépítő ÜV, a Debreceni Vasútépítő ÜV, az Építési Gépészeti ÜV, az Épületszerelő ÜV, a Hídépítő ÜV és a Vasútépítő ÜV is kollektív szerződést köt dolgozóival.*

Gáspár elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének főnöke záró-szavaiban hangsúlyozta, hogy *az eddiginél jobb felvilágosító munkával kell előmozdítani a dolgozók között a kollektív szerződések sikerét.*

A vállalatvezetőségek és az üzemi szervek már megkapták a szakszervezet és a Vasúti Főosztály által kiadott irányelveket. Tanulmányozzák át ezeket alaposan és úgy kössék meg az új kollektív szerződéseket, hogy azokban pártunk június 27-28 és október 31-i határozata, valamint a kormányprogramm irányelvei legyenek az irányító szempontok.

A dolgozó emberről való gondoskodást híven tükrözik...

— Szombathelyi levél —

Az 1953-as esztendő szociális és munkavédelmi létesítésekben gazdag év volt a szombathelyi MÁV igazgatóság területén is. A dolgozó emberről való gondoskodást híven tükrözik vissza a felépítő öltözők, mosdók, szálláshelyek. Az építkezések döntő többségét terven felül vállalta és valósította meg a II. osztály.

Ajkán, ahol eddig a távolról bejáró dolgozók csak hideg tűzésben találtak szállást, most 350.000 forintos költséggel korszerű szállás épült. Hasonló szálláshelyek létesültek a pályafenntartási dolgozók részére Balatonkenesén és Tapolcán is. A dolgozók régi panaszát orvosolja a Türjén felépült külön férfi és női forgalmi laktanya, mely 370.000 forintos költséggel készült el. Sárvár állomás is új női laktanyát kapott. Itt különös örömet okozott a létesített női mosdó, mely a vonatkísérő elvtársnők régi kérelme volt. Ezen az állomáson eddig a nődolgozók vasúti kocsikban töltötték pihenőidejüket. Veszprém-külső fűtőháznál 27.400 forintot fordítottak a dolgozók szálláshelyének bővítésére. De ezzel még csak részben oldották meg a dolgozók panaszát. A teljes megoldást új szálláshely építése biztosítja. Ez az építkezés, bár hosszas huza-vona után, de megkezdődött. Sajnos, csak akkor, amikor már majdnem lelett a felépítés határideje. A huzavona a hely kijelölése körül forgott és ezért felelősség terheli mind az illetékes minisztériumot, mind a területi bizottságot.

Az igazgatóság területén több helyen, például Zalaegerszegen és Pápán, lakóépületek épültek és Szombathelyen is folyamatban van egy 16 lakásos MÁV lakóház felépítése. Ezenkívül Szombathelyen befejezéshez közeledik az új MÁV rendelőintézet, mely jelentősen meg fogja könnyíteni a vasutas dolgozók orvosi kezelését, egészségvédelmét.

A kormányprogramm keretén belül kapott külön hitelből 65.000 forint költséggel elkészült a sopron fűtőház öltöző és mosdó bővítése és folyamatban van az oroszlányi üzem konyha építése is. Ezt a létesítményt december 31-én már át kellett volna adni rendeltetésének, de a MÁV Magasépítő ÜV, munkaerőhiányra hivatkozva, késve látott hozzá építéséhez. Tapolcán, Celldömölkön és Ajkán üzemi konyha, Veszprém külsőn és Szombathelyen állomáson üzemi étkezde létesült. Kapuváron, Rábatamásin, Ikrényben és Fenékpusztán lakóépület épült, vagy a már meglévőt bővítették ki.

Ismét száz gyermek nyert elhelyezést a 600.000 forintos bővített szombathelyi bölcsőde és napköziben.

Azonban van panasz is a szombathelyi igazgatóságnál. Az 1953. évi szociális beruházások jóváhagyásánál a Vasúti Főosztály I., valamint 6. szakosztálya nem vette figyelembe az igazgatóság felterjesztését és kiutalt 450.000 forintot egy Szentgotthárdon építendő laktanya részére, holott itt nincs szükség laktanyára. Később ezt az összeget visszavonták. Ugyanakkor több éve kéri az igazgatóság, hogy engedélyezzék a zalaegerszegi fűtőház dolgozói részére mosdó és öltöző építését, miután a meglévő kicsi. De ezt a kérést ezidáig minden évben kihúzták a beruházási keretből. Ebben a kérdésben gyors intézkedést várnak a zalaegerszegi dolgozók.

Székely Ferenc
a Szombathelyi Területi Bizottság munkavédelmi felügyelője.

A mult és jelen találkozása Szombathelyen



Képünkön a régi szombathelyi MÁV rendelőintézetet látjuk, amelyet nemrégen hoztak rendbe. Mellette már épül az új, többemeletes, korszerű, minden igényt kielégítő új vasutas rendelőintézet.

NEMZETKÖZI hírek

A belga dolgozók üdvözlete a magyar vasutasoknak

A belga haladó szakszervezetek, valamint a *Munkasegység Mozgalom Barátainak Brüsszeli Szövetsége* nevében a „*l'Action Ouvrière Unitaire*" (Munkásegység) című belga lap levelet küldött szerkesztőségünknek. A levélben a lap szerkesztősége, valamint a haladó szakszervezetekbe és a szövetségbe tömörült belga dolgozók legjobb kívánságaikat küldik a magyar vasutasdolgozóknak. A levél a továbbiakban így folytatódik: „*Forró testvéri üdvözletünket küldjük az egész világ dolgozó férfiainak és nőinek és biztosítjuk őket megingathatatlan szolidaritásunkról, az egész világ békeszerető dolgozóinak ügye iránti együttérzésünkről. Különös melegséggel üdvözöljük a Szakszervezeti Világszövetséget, annak nemzetközi szövetségeit, a nemzetközi szakmai tagozatokat s azoknak harcos tagjait. A belga szervezett dolgozók sikert kívánnak a Szakszervezeti Világszövetség III. kongresszusa határozatainak megvalósításáért vívott harcban és kötelezik magukat, hogy fokozzák erre irányuló erőfeszítéseiket. Éljen a világ dolgozóinak akcióegysége! Éljen a Szakszervezeti Világszövetség és a világ valamennyi haladó szakszervezete!*"

KÍNA

Új vasúti építkezések

A Kina Népköztársaság kormánya harmadik üzemben fejleszti vasúti közlekedését. Nyugat-Kina, amely a múltban a legkedvezőtlenebb helyzetben volt a vasúti közlekedést illetően, már jelenleg is számos vasútvonallal rendelkezik. A *lancsu-tiensui* vonalon tavaly, a felszabadulás ünnepén kezdték meg a forgalmat. A *csengtu-tiensui* vonal építkezéséhez 1953 július 1-én, közvetlenül a *Csun-King—Cseng-Tu* vonal építkezésének befejezése után kezdtek hozzá. A Kínai Népköztársaság iparának nagyarányú fejlődése azonban újabb és újabb vasútvonalakat és mutatkat követel. Északnyugat-Kínában megkezdték a *Lancsu-Szincián* vonal építését, 3008 kilométer hosszúságban. Ez a vonal a Gobi-sivatagot szeli majd keresztül. A később megépítendő *Csendu-Tiansui* vonal Délnyugat-Kínát köti össze Északnyugat-Kínával.

A vasútvonalak bővülésével, a vasut fejlődésével párhuzamosan korszerűsítik a vasúti műhelyeket, ezenkívül több új műhelyt is építenek. Új nagy műhely épül Délnyugat-, valamint Északnyugat-Kínában. Az északnyugatkínai műhely már az idén megkezdi működését, a délnyugatkínai nagyműhely pedig előreláthatólag 1955-ben már teljes kapacitással dolgozik.

ROMÁNIA

Új gépek a román vasutas dolgozók munkájának megkönnyítésére

A Román Népköztársaságban is nagy gondot fordítanak arra, hogy állandóan javítsák a dolgozók munkakörülményeit. A vasutasok munkájának megkönnyítésére mind több vasúti állomást, rakodóhelyet szerelnek fel új gépekkel, amelyek mentesítik a dolgozókat a nehéz testi munkától. A közelmultban 14 gőzmeghajtású és 27 villanymeghajtású szállítószalagot állítottak üzembe. Az új év első hónapjaiban további 70 szállítószalagot szerelnek fel a román vasutaknál.

OLASZORSZÁG

„Gondoskodás" a dolgozókról — náluk

Az olasz vasutasok lapja, a „*Tribuna dei Ferrovieri*" kommentár nélkül közölte a következő hírt: „*A mult év végén egy nyolcgyermekes vasutast halálos baleset ért. A vasutasok gyűjtést akartak rendezni a család számára, de ezt az olasz igazgatóság nem engedélyezte. Néhány nappal később ugyanez az igazgatóság gyűjtést kezdeményezett a pályaudvar feldíszítésére, hogy a bárii érseket karácsonyi látogatása alkalmával méltóképpen fogadják.*" Az olasz vasutaslap hírhez mi sem fűzünk kommentárt.

KANADA

Különös út a „halhatatlansághoz"

A „*The Railway Review*", az angol vasutasok lapja „kedvesheddel" olvasóinak karácsonyra az alábbi „csemegével": „*A Nyugat-Kanadan át vezető vasútvonal mentén az állomások alfabetikus sorrendben követik egymást, mint Beaudry, Cabot, Douglas stb. Egyes állomások neve indián hangzása ellenére egy-egy gazdag kapitalista vagy vezetőszemélyiség emlékét őrzi. Így például egy Hemaruka nevű állomás a kanadai vasutasok elnökhelyettesének négy lányát teszi „halhatatlanná" azzal, hogy az állomás nevét az ő nevük kezdőbetűiből állították össze: HElen, MArgaret, RUth, KAthleen.*" Kétségtelenül nagyon hatásos utat választottak az angol és amerikai kizsákmányolók a halhatatlansághoz. Bizonyos azonban, hogy a kizsákmányolt, élhetőért dolgozó milliók egészen másként őrzik majd meg „emlékük".

ANGLIA

Egy angol pályamunkás feleségének levele

Megírtuk, hogy az angol vasutas dolgozók lemondtak a mult év december 20-ra meghirdetett sztrájkjukról, mert bérkövetelésük ügyében bizonyos megegyezés jött létre. A „*The Railway Review*" legutóbbi száma azonban megadja a hírt: *a brit vasutasok követelései csak kis mértékben nyertek kielégítést azzal, hogy heti négy shillinges fizetésemelést biztosítottak számukra a 15 százalékos emelés helyett.* A vasutasok nehéz helyzetének illusztrálására a lap egy pályamunkás feleségének a szerkesztőséghez intézett levelét közli. Az asszony panaszolja, hogy férje hetenként mindössze öt font 14 shillinget visz haza. Ebből egy font és tíz shillingre van szüksége közlekedési és egyéb apróbb költségekre. Lakbérre, étkezésre, ruházkodásra és egyéb kiadásokra mindössze négy font négy shilling marad, ami nem elegendő, mert a legfontosabb élelmiszerek ára állandóan emelkedik. Panaszkodik az asszony amiatt is, hogy férjének alig van pihenőideje. Ködös időben — márpedig mikor nincs köd Angliában? — gyakran az éjszaka közepén is szolgálatba hívják. Havazáskor szintén az álmából zavarják fel és a megerőltető munka után csupán megrongált ruházattal és lábbelivel tér haza. Ugyanis az angol pályamunkásoknak nem adnak munkaruhát. Az angol pályamunkás felesége a következő szavakkal fejezi be levelét: „*Elég volt már abból, hogy a vasutasokat jérgek módjára eltapossák.*"

Melegvíz vagy tea? *Komáromi észleletek*

Teljes mértékben igazat adunk annak az elvtársnak, aki két korty tea között halkan megjegyzi:

— Melegvíz ... nem tea ...

Íze? Nehezen lehetne megállapítani, mindenesetre, érezni, hogy cukor is van benne. De kevés. Színe? El lehet képzelni, ha tudjuk, hogy öt liter vízhez 0.03 kg, azaz 3 deka Planta-teát adnak s ugyanehhez a mennyiséghez 20 deka cukor jár.

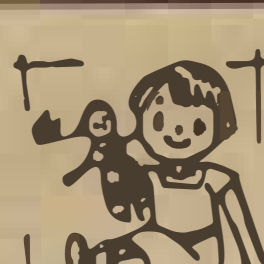
A komáromi Utasellátó vezetője, *Borbély* elvtárs maga is elismeri, hogy *„bizony gyenge minőségű a tea”*, de válaszképpen a központ sokszorosított rendeletét teszi elénk, amelyben megállapították a tea, pótkávé és cukor adagolását a téli védőitalokhoz. Ők a rendelettől nem térhetnek el. De az Utasellátó Központ rendeletében ráadásul tévedés is van. A rendelet szerint ugyanis minusz öt foknál alacsonyabb hőmérsékletnél lehet melegítő italt kiszolgáltatni, holott az általános rendelkezés *minusz három fokot* állapít meg.

A komáromi vasutasok, valamint az ott megforduló idegen vonatkísérők közül is kevesen veszik igénybe a teát, illetve a kávét. A vezénylőtiszt elvtárs például még egyetlen védőitalutalványt sem adott ki az idén, a rendezőpályaudvaron is kevés fogy, a gurítódomb dolgozói pedig egyáltalában nem veszik igénybe. Ez annyival is inkább érthető, mert a gurítódombon dolgozóknak másfél kilométert kellene gyalogolniok az Utasellátóig. Viszont korszerű, új melegedőjük van, inkább ott főznek maguknak teát, persze saját költségen. Az üzemi bizottságnak azonban ennek ellenére gondoskodnia kellett volna arról, *hogy a gurítódomb dolgozóihoz is elszállítsák a melegítő italt*, mint ahogy a fűtőháznál és a pályafenntartásnál teszik.

Miután az Utasellátó Központ elhibázott rendelkezése miatt nemcsak Komáromban, hanem mindenütt, ahol nincs üzemi konyha, élvezhetetlen védőitalt kapnak a dolgozók ezrei, megkérdeztük a 3 a. osztályt, mi a helyzet a védőitalokkal. A válasz a következő:

— Az eddigi rendelkezés szerint minusz 3 foknál erősebb hidegben járt védőital a szabadban dolgozóknak. A módosított Munka Törvénykönyve végrehajtása során azonban már plusz 4 fok hőmérsékletnél is jár melegítő ital mindazoknak a dolgozóknak, akik a szabadban vannak, illetve akiknek munkahelye nem fűthető plusz 4 foknál melegebbre. Táviratilag már utasítottuk is a szolgálati helyeket, hogy hajtsák végre ezt a rendelkezést. Ezenkívül szintén távirati utasítást adtunk ki, hogy lehetőleg vitamindús csipkebogyó teát szolgáltassanak ki a következő összeállításban: egy adag, vagyis fél liter védőitalhoz 2 deka teát és 3 deka cukrot kötelesek adni. Ugyanígy Planta-teából és pótkávéból is ilyen arányban kell elkészíteni a melegítő italt. Az Utasellátó Központ rendelkezéséről nem tudtunk, de azonnal utasítani fogjuk, hogy az előírásnak megfelelő védőitalt szolgáltasson ki.

Várjuk — mielőbb várjuk az intézkedés hatását, mert a tél viszontagságai között is hősiesen helytálló vasutas dolgozók joggal követelik meg, hogy az íróasztalok mellől jobban, több szeretettel gondoskodjanak róluk.



Függőágyak a csecsemők és kisgyermekek részére **a Budapest–Pécs között** közlekedő személyvonaton

A kormányprogramm végrehajtása során a vasút gondoskodik arról, hogy a csecsemők és kisgyermekek szüleikkel, vagy kísérőikkel zavartalanul, kényelmesen utazhassanak. Ezt a célt szolgálja most a többi közt az az újítás amit a Budapest—Pécs közötti vonalon éjjel közlekedő személyvonaton valósítottak meg: *a gyermekek részére fenntartott kocsiban kísérletképpen 12 darab függőágyat szereltek fel.* A csecsemőkkel és kisgyermekekkel utazó szülők nagy örömmel fogadták az újítást! Előreláthatólag még ebben az évben más vonalakon közlekedő éjszakai vonatok gyermek-kocsijaiba is felszerelnek függőágyakat.

ÜZEMI BIZOTTSÁGAINK A DOLGOZÓKÉRT

Az üzemi bizottságok munkája jelentősen megnövekedett a kormányprogramm óta. Különösen előtérbe került az a feladatuk, hogy a dolgozók szociális és munkavédelmi érdekeiről gondoskodjanak. Védőételek, védőruhák, a dolgozók étkeztetése, fürdők, mosdók, napközik és bölcsődék, mindmegannyi naponta felvetődő probléma, melyeknek megoldása az üzemi bizottságokra is vár.

A Landler Jenő Járműjavító üzemi bizottságán szinte állandóan cseng a telefon, s nem túlzás azt sem mondani, hogy a dolgozók szinte egymásnak adják a kilincset. Üzemi és egyéni ügyes-bajos dolgaikkal egyaránt

bizalommal fordulnak az üzemi bizottsághoz.

Ez a bizalom annak is jele, hogy az üzemi bizottság minden esetben igyekszik segítségükre lenni, mindent megtesz a jogos panaszok és kérelmek orvoslására.

Azonban az ÜB tagjai nemcsak arra várnak, hogy a dolgozók megtegyék bejelentéseiket,

maguk is felkeresik a munkásokat.

a műhelyekben vizsgálják meg a szociális és munkavédelmi helyzetet. Például Rácz elvtárs, munkavédelmi felelős, az üzemi főorvossal együtt rendszeresen, havonta kétszer üzemi szemlét tart. Nemrég egyik ilyen alkalomkor tudomásukra jutott, hogy a mozdonyosztály fürdőjét — irodának használják, s emiatt a dolgozók nem tudnak rendesen tisztálkodni. A pártszervezettel együttműködve rövidesen megoldják ezt a visszás helyzetet, az irodát megfelelő helyiségbe költöztetik.

A panaszokat orvosolják

Az ÜB arra törekszik, hogy minden panaszt rövid idő alatt kivizsgáljon és orvosoljon. Például, a napköziotthonban a gyermekek hideg padlón játszottak. Az ÜB segítségével a padlóra szőnyegek kerültek és az ágyakra új, melegebb paplanokat szereztek be.

Igen sok dolgozó panaszkodott amiatt is, hogy nincs vattás kabátjuk, fáznak. Az ÜB a panaszt megbeszélte az igazgatóval, aki azonnal intézkedett kiosztottak 200 vattaskabátot és újabb 150 darab gyártását vették tervbe. Bár ez a mennyiség még nem teljesen elegendő, de a pillanatnyi helyzeten máris sokat segített. Hasonló eset volt az is, amikor a mozdonyosztály szabadban dolgozóit nem látták el esőköpenyekkel. Az ÜB javaslatára az igazgató elvtárs 30 darab esőköpenyt készíttetett.

Sokáig igen visszás helyzet volt a járműjavító étkezdéjében is. Nem volt kiszolgáló személyzet, a munkások maguk álltak sorba az ebédért, kényelmetlenül, nehézkesen zajlottak le az étkezések. Az ÜB-t dicséri, hogy ma már ennek nyoma sincs. Higiénikus, tiszta konyha, szép ebédlő, fehérköpenyes kiszolgáló személyzet teszi otthonossá az étkezést.

Az üzemi bizottság munkáján meglátszik, hogy szeretettel, lelkiismeretesen foglalkozik a dolgozók problémáival. De nem lehet azt sem elhallgatni, hogy még számos kérdést bizonytalanul, sokszor nem kellő eréllyel intéznek. Az üzem még

nem teljesítette maradéktalanul a kollektív szerződésben vállalt kötelezettségeit,

hiányosságok vannak többek között a dolgozók bakancs és gumicsizma ellátottságában Mindez arra hívja fel az ÜB figyelmét, hogy az új esztendőben tovább kell javítaniok munkájukat, még szorosabbra kell fűzniük kapcsolataikat a járműjavító minden dolgozójával, vezetőjével, hogy maradéktalanul elláthassák felelősségteljes, nehéz, de szép feladatukat

Téli üdülés Galyatetőn

Élenjáró vasutasdolgozóink közül többen töltik szabadságukat hazánk egyik legszebb üdülőjében, Galyatetőn. Itt gyűjt új erőt ezekben a napokban az ötéves terv befejező esztendejében ráváró nagy feladatok megoldásához Cs. Sebestyén Pál kiváló vasutas, a szolnoki állomás kétszeres sztahanovista kocsimestere is. Örömmel számol be arról — beszélgetés közben — hogy brigádjával különösen a vonatok összeállítása terén ért el kimagasló eredményt az őszi forgalomban. Ehhez — mint mondotta — nagy segítséget nyújtott számukra a kormányprogramm elhangzása óta a szolnoki pályaudvar gurítódombján is már bevezetett rövidhullámú rádióirányítás. Előfordult, hogy 24 óra alatt — minden korábbi teljesítményünket túlszárnyalva — közel háromezer vasúti kocsit rendeztek szerelvényekké az irányítása alatt dolgozó brigádok.

— Az új esztendőben minden erőmmel azon leszek — hangzanak Cs. Sebestyén Pál lelkes szavai — hogy eddigi eredményeinket még jobb munkával tovább növeljük, s újabb dicsőséget szerezzünk a szolnoki vasútállomásnak. Ennek érdekében a műszakiakkal szorosabbra vonjuk kapcsolatainkat, rendszeresen megbeszéljük a feladatokat. Többen vagyunk itt vasutasok az ország különböző vidékeiről. Az elmult esztendő utolsó napján egy tíztagú brigádot alakítottunk. Megállapodtunk, hogy eredményeinkről negyedévenként kölcsönösen tájékoztatjuk egymást. Egyemberként elhatároztuk, az 1954-es évben még jobban dolgozunk, hogy jó munkánk jutalmaként a legközelebbi Szilvesztert is itt tölthessük el ötéves tervünk győzelmes befejezése után, a festői szépségű környezettel övezett gyönyörű galyatetői üdülőben

Vasutas lakásépítkezések



Szerte az országban folynak a vasutas lakásépítkezések. Képünk a szombathelyi 16 lakásos lakóépület építkezéséről készült. A lakásokat márciusban adják át.
(A Szombathelyi Fényképész Szövetkezet foto.)

„Vasuti szakmérnöknek nyilvánítjuk...”

— Beszélgetés Józsáné, Bényei Erzsébet vasútépítő mérnöknővel —

Kis lakásából éveken át a késő órákig fény szűrődött ki: *Bényei* Erzsébet sokszor a hajnali órákig hajolt íróasztala fölé, tanult, rajzokat készített, készült az életre.

Bényei Erzsébet sorsa egy, a sok dolgozó magyar nőé közül, akik az elmult rendszerben a sanyarú, kilátástalan helyzetben még csak remélni sem merték, hogy tehetségük kibontakozhat.

A felszabadulás után tett érettségit, majd jelentkezett a Budapesti Műszaki Egyetem Út-, vasút- és alagútépítő szakán.

Mérnök akart lenni Mérnök, akire nagy feladatokat bíz a párt. Hiszen a mi államunkban őszinte megbecsülés és nagy szeretet övezi a műszaki értelmiséget, melyet a kiosztott számos kormánykitüntetés, Kossuth-díj is híven tükröz.

— A felszabadulás előtt bizony nem gondolhattam arra, hogy valamikor egyetemre járhatok, hiszen a középiskola is sok gondot rótt a családra — mondja. *— Nagyon szerettem mindig a vasútat, órákon át álltam a pálya mellett gyermekkoromban, s akár a fiúgyerekek, én is vasutas akartam lenni. Akkor azt mondták a pajtásaim: nem lánynak való az.. — sezt a mondatot azóta nem egyszer hallottam tanulmányaim alatt felnőttektől is. De ahogy messze szaladtak pajtásaim gyermekkoromban a közelgő vonat dübörgő hangjára, úgy tüntek el a kétkedő és gúnyos hangok is, amikor sikeresen tettem le szigorlataimat.*

Bényei Erzsébet vasutas család gyermeke, édesapja pályamester. Szorgalmasan, fáradhatatlanul tanult. 1950-ben már résztvett az azóta megépült vác aszódi új vasútvonal felépítmény-kitűzési munkáiban. A kitartó munkának meglett az eredménye. Bényei Erzsébet vasúti szakmérnöki oklevelet kapott. Még szinte friss a tinta a vasútépítő mérnöknő oklevelén, alig néhány hete kapta kézhez, már útban van MÁV-mérnökí kinevezése.

A MÁV Budapesti Vasútépítő Vállalatánál dolgozik. Boldogan mesél jövő terveiről és továbbtanulásról, családanyai terveiről. Egyetemi tanulmányai idején ment férjhez és egyéves gyermeke van. Boldogan mondja, hogy már fokozott gonddal kell az íróasztalán lévő rajzait elrakosgatni, mert van aki azokat lerángassa

— *Fiú* — indokolja meg a sinytevést Józsáné mosolyogva. *— Feladataim megsokasodtak. Meg kellett osztanom az időmet az otthonom, az egyetem és a hivatal között. Korántsem volt könnyű a sokirányú kötelezettségnek eleget tenni, de oly szép a cél. Érdemes volt harcolni érte.*

A kormányprogramm megvalósítása során új, nagy feladatok várnak a műszaki értelmiségre. Most még nagyobbak a lehetőségek, még jobban kibontakozhatnak képességeik, alkotnivágyásuk. *Józsánétól* is azt várja a párt, a vasút, egész dolgozó népünk, hogy fokozott munkakedvvel, odaadással lássa el felelősségteljes megbízatását. Nehéz munkájához mindig számíthat a párt segítségére, mint, ahogy a párt segítsége eddig sem maradt el. A párt mellette állt. Már tanulmányai alatt olyan munkakörben dolgozhatott, ahol elméleti tudását gyakorlati ismeretekkel bővíthette. A vállalat tanulmányi segéllyel támogatta s a dolgozók, pályamunkások, mérnökök, szeretettel siettek segítségére vonali vagy tervezőmunkájában egyaránt. Jelenleg a vállalat szervezési csoportjában dolgozik, a jövőévi felvonulási munkák organizációs terveit készíti és a munkák ütemezését végzi.



Mint minden dolgozó, ő is érdekelt a kormányprogrammban, hiszen bőségesek a tervek odahaza is. Szűknek bizonyult az egyszobás társbérleti kislakás, a lakásépítési programmtól ő is új, szebb otthont vár. A legutóbbi árleszállításkor néhány bútordarabbal egészítette ki otthona berendezését, de a nagyobb lakás további takarékosságot kíván. Bizonyos benne, hogy sikerülni fog.

Lelkesen beszél terveiről. Tovább jár az egyetemre. Most a mérnöktovábbképzőre. Oroszul is tanul, a külföldi szakirodalmat eredetiben akarja olvasni. Folytatja tanulmányait, hiszen oly sokat kell még az eddigi alapra építeni.

Mikor először járt kint a vonalon és meglátták a szintezővel, azt mondták neki a vasútépítők: „Mérnök kartársnő, vigyázzon, hosszú a pálya, elfárad...”

Ma is az a válasza, ami akkor volt.

„Ha hosszú is az út, meg fáradtságos, de célhoz vezet...”

Kétszáz ifjú mozdonyvezető és negyven motorvezető sikeres vizsgája

A közelmultban a Budapest-Vác közötti vonalszakaszon tartották meg mintegy 200 ifjú mozdonyvezető és 40 motorvezető vizsgáját. A fiatalok a vizsgákon bebizonyították, hogy jól és alaposan elsajátították a vontatási és forgalmi ismereteket. Az elméleti vizsga letétele után a mozdonyon gyakorlatban is megfeleltek a vizsgafeladatoknak.

Úttörő vasutas pajtás levele egy jegyvizsgálóhoz

December 31-én reggel az 1702-es számú gyorsvonattal Budapest-Nyugati-pályaudvarról Püspökladányba utaztam. A Nyugati pályaudvaron a vonat végére, hátulról a negyedik kocsiba szálltam, amely párnáskocsi volt. Útközben megismerkedtem egy vasutas pajtással, aki szintén azon a vonaton utazott. Idegesen várta a jegyvizsgálót, mert az arcképes igazolványából a fénykép ki volt szakítva. Így igazolványa arra utazásra érvénytelen volt.

A jegyvizsgáló elvtársnő szabálytalan munkát végzett. Nem nézte meg az igazolványt, hanem csak a jegyet kezelte.

A „Szocialista vasútért”-on keresztül szeretném felhívni a jegyvizsgáló elvtársnő figyelmét arra, hogy máskor az utasításnak megfelelően végezze a munkáját. Mi úttörő vasutasok ilyen rossz példából nem akarunk tanulni. Előre!

Baranyai Tibor
úttörő vasutas
Budapest.

„ISMERD MEG A SZOVJETUNIÓT”

— Egy MSZT-szervezet munkájáról —

A Magyar-Szovjet Társaságnak 16 alapszervezete működik a Nyugati-pályaudvaron. Az alapszervezetek napról napra erősödnek, mind szorosabb kapcsolatot építenek ki a dolgozókkal, egyre több azoknak a száma, akik az MSZT-nek köszönhetik, hogy közelebbről is megismerték a megvalósult szocializmus országát: a Szovjetuniót.

Az MSZT-szervezetek kétirányú munkát végeznek: egyrészt a vasutasok között, másrészt az utazóközönség között népszerűsítik a Szovjetuniót.

Az utazóközönség legjobban az írásos, képes agitációt szereti.

Állandóan sokan nézegetik a kultúrváróteremben kiállított szovjet festmények reprodukcióit, falitáblák fényképösszeállításait a szovjet gyárakról, üzemekről, áruházakról. Képek hirdetik: hogyan élnek a szovjet emberek, hogyan érvényesül az emberekről való gondoskodás elve.

A vasút dolgozói között már nemcsak írásos agitáció folyik. Igen

sikeres előadásokat, klubnapokat tartanak

az alapszervezetek. *„Ismerd meg a Szovjetuniót”* címmel előadássorozat indult, melynek keretén belül hétről hétre más és más oldaláról mutatják meg a Szovjetunió életét. Igen nagy érdeklődést váltott ki az *„Élenjáró szovjet munkamódszerek”* és a *„Hogyan él a szovjet vasutas”* című előadássorozat is. Ezek az előadások, melyeket minden esetben vita is követ, jelentősen hozzájárulnak a vasutas dolgozók munkájának megjavításához.

Az MSZT klubnapjai is egyre népszerűbbek, mind többen látogatják. Az egyik klubnapon például — melyet a IX. alapszervezet tartott — hanglemezekről bemutatták orosz és szovjet klasszikus zeneszerzők műveit. Az egyes számok között összekötő szövegek ismertették a zeneszerző életét, nagyobb alkotásait.

A XI. alapszerv szintén tartott zenedélutánt, de itt már 60 tagú gyermekzenekar lépett fel. A nagyobbak (16—17 évesek) klasszikusokat játszottak, a kisebbek népdalokat és más közismert számokat.

A klubnapok és előadások mellett csoportos színház, mozi- és kiállításlátogatásokat rendeznek. Közel hétszázan tekintették meg a *„Szocializmusban legfőbb érték az ember”*-kiállítást, és többen gyönyörködtek a szovjet és a forradalom előtti orosz festők eredeti alkotásainak kiállításában.

Az MSZT-szervezetek már megkezdték az előkészületeket az idei barátsági hónapra. Többek között tervbevették egy nagyszabású kultúrest rendezését. Újjászervezik az orosz nyelvtanfolyamokat, tovább javítják a közönségszervezést, irodalmi esteket rendeznek és rövidesen megkezdi működését egy aktivaképző tanfolyam is.

A „Szocialista vasútért" bírálata nyomában

„Komló szállítási problémáihoz"

A „*Szocialista Vasútért*" november 21-i számában épülő szocialista városunk, Komló szállítási problémáival foglalkoztunk s biráltuk a pécsi es szombathelyi igazgatóságok VI. osztályanak, valamint a hozzájuk tartozó állomások munkáját. A szombathelyi igazgatóság kereskedelmi osztálya a következő választ küldte bírálatunkra:

„Köszönjük a cikk építő bírálatát, köszönjük, hogy felhivták figyelmünket erre a problémára, mert ezzel lehetőséget nyujtottak munkánk megjavítására, amellyel a magunk részéről is hozzájárulhatunk a komlói szállítások zavartalan, zökkenőmentes lebonyolításához, a kocsiforduló meggyorsításához, szocialista városunk mielőbbi felépítéséhez. Cikkük nyomán rendelkezést adtunk az állomásoknak, amelyben összefoglaltuk az eddigi idevonatkozó rendeleteket és szabalyokat s külön felhivtuk állomásaink figyelmét a felvételi engedélyekben közölt felvételi idok betartására. Figyelmeztettük az allomásokat, hogy behatóan vizsgálják meg a felveteli engedélyeket, hogy elkerülhessék a megtévesztési kísérleteket. A KEBISZ-nek javasoltuk, hogy az engedélyeket gépirással töltsék ki, nehogy azokat javitani, vagy hamisitani lehessen."

„A gödöllői laktanya vízügye senkinek sem szívügye?"

Többizben foglalkoztunk a gödöllői vonatkisérő-laktanya ügyével; a laktanyát „krónikus" vízhiány és világítási zavarok miatt tavaly május 1. óta sem vehették használatba a vonatkisérők. Most *Barna Ottó* elvtárs, gödöllői levelezőnk közli, hogy a „*Szocialista Vasútért*" bírálatai után végre üzembe állitották a szivattyút s a laktanyában megjelent a várvavárt víz. Azonban ez nem jelenti azt, hogy most már minden rendben van és a vonatkisérők zavartalanul igénybevehetik laktanyájukat. Mert a laktanyában jelenleg még lakók vannak, akik a folyosót baromfiólnak és szénraktárnak használják. Ezenkívül négy-öt helyiségben meg nincsen kályhacső. Egyéb kisebb felszerelési tárgyak is hiányoznak még s a földzarlatos villanyvezetékek kérdese sem oldódott meg egeszen. A Gödöllon pihenni akaró vonatkisérok gyors és eredményes intézkedést követelnek ezekben is.

„Korszerű állomás — kóros állapotban"

176 kiskőrösi vasutas dolgozó, valamint a kiskőrösi állomáson megforduló utazóközönség kérését tolmácsoltuk december 27-i lapunkban, amikor megírtuk, hogy sürgősen helyezzék üzembe az 1952-ben épült kiskőrösi állomáson a központi fűtést. Bírálatunkra a szegedi igazgatóság II. osztálya a következőket közli:

„Január 4-én üzembe helyeztük a központi fűtést a kiskőrösi felvételi épületben. A központi fűtés eddigi hiánya nem a szegedi pályafenntartási és építési osztály hanyagságán mult, hanem az épületet épitő és berendező különböző vállalatok nemtörödömségén. A sok panasz és a lap bírálata arra késztetett bennünket, hogy saját hatáskörünkben végeztessük el a központi fűtés üzembehelyezését."

A 6024-es és a 6021-es vonatok forgalmának kiterjesztése

Szikszai József elvtárs, Nyíregyháza állomás vonatvezetője lapunkon keresztül javasolta, hogy *a Görögszállástól Ohat-Pusztakócsig* közlekedő 6021-es, illetve *az Óhat-Pusztakócstól Görögszállásig* közlekedő 6024-es számú motorvonatok induló, illetve érkező állomása *Nyíregyháza* legyen. A debreceni igazgatóság a lapunkon keresztül tett javaslatot helyénvalónak találta és január 1-től mindkét vonat forgalmát kiterjesztette Nyíregyházáig.

Dolgozótársai meleg ünneplése közben vette át megérdemelt jutalmát a Labancz-brigád

REGGEL 6 ÓRA. A hőmérséklet 16 fok fagypont alatt. *Rákos* állomást még jeges, éjszakai sötétség borítja. A gurítódomb tetején, a torony mellett máglyatűz lobog. Nem azért, hogy világítson, hanem, hogy leolvasszza a kőréje felhalmozott sarukról a jeget. A tűz fénykörében egy pillanatra bundás alakok bukkannak fel, aztán eltünnek — *a föld alatt.*

A KISÉRTETIES HAJNALI VILÁGITASBAN kissé titokzatosnak tünik a dolog, pedig nem titkos összejövetelre nyitnak be a gurítódomb beszögellésében elhelyezett vasajtón a világháború idejéből ittmaradt betonbunkerbe Rákos állomás vasutasai. Termelési értekezletüket tartják a gyér világitású, levegőtlen, rideg földalatti helyiségben a 8 órakor szolgálatba lépő műszak dolgozói. Cseppet sem vigasztaló, sőt inkább lehangoló, hogy az egészségtelen helyiség nemcsak termelési értekezletek színhelyéül szolgál, hanem *az állomás állandó oktatóterme is.* Nekünk az első pillanatban az jut eszünkbe, *vajjon felmerült-e már illetékes helyen a gondolat, hogy ezt a lehetetlen helyzetet megszüntessék s a párthatározatok és a kormányprogramm végrehajtása során a csúf pince helyett megfelelő összejöveteli helyiségről gondoskodjanak Rákos állomás dolgozói számára?*

De nem sokáig elmélkedhetünk, mert már folyik a termelési értekezlet. A problémák a bunkerben is problémák és a felszólalók egymásután teszik szóvá: szereljenek fel hangszórót az állomás felső végére is a kihúzó és a torony közé, a vonatmozgások biztonságosabbá tétele érdekében; vigyék a meleg tea védőitalt a munkahelyekre, hogy a dolgozóknak ne kelljen munkájukat megszakitva értemenni; lássák el világítással a guritásra nem kerülő kocsik tolatóterét az állomás felső végén, stb.

A RIDEG BETONFALAK hamar ötmelegszenek a lelkes felszólalásoktól és valósággal átforrósodnak, amikor az értekezlet végén szép ünnepségre kerül sor. A budapesti igazgatóság III. osztályának küldöttje, *Mile* elvtárs, *Labancz* István és gurítóbrigádjának érdemeit méltatja.

A *Labancz-brigád* kiemelkedő munkát végzett az őszi forgalomban. Augusztusban 116, szeptemberben 117, októberben 113, novemberben 111, decemberben 102 százalékra teljesítette tervét. Volt olyan nap az októberi osúcsforgalom idején, amikor *a tervben szereplő 1900 kocsi helyett 2280 kocsit guritott le*, de máskor is állandóan 2000 kocsin felül teljesitett. *A Labancz-brigád ezzel az őszi forgalmi verseny legjobb gurítóbrigádja lett és elnyerte az érte járó pénzjutalmat.*

FELSORAKOZNAK a brigád tagjai: *Labancz* István gurításvezető, *Juhász* II. Mihály előgurítók, kevés kivétellel, *nem fúvatják ki a tezetékeket.* Pedig ez igazán *alig jelent munkatöbbletet, csak fegyelem kérdése.* A jó vasutasnak nemcsak akkor kell utasitásszerűen dolgoznia, ha ellenőrzik, hanem mindig és mindenütt.

Sztach elvtárs ezzel rálapintott az igazságra: a vasutas dolgozók — kocsifakatcsok, kocsitakarítók, mozdonyvezetők, fűtők, kazánkocsifűtők, E-kocsifűtők, jegyvizsgálók — egyaránt fegyelmezetten lássák el szolgálatukat s akkor megteremthetik a kultúrált utazás feltételeit, kényelmesebbé és jobbá tehetik dolgozótársaik utazását.

HARCOLJUNK a kulturált utazásért

A Keleti-pályaudvar hatalmas csarnoka ilyenkor, a délutáni órákban, hazatérő dolgozókkal népesül be. A sokezer utas — bizvást mondhatjuk — kicsit félve, bizonytalan érzésekkel „válogatja" a kocsik között: *„Vajjon meleg? Vajjon rendben van-e a világítás?*

Mindenesetre az állomásvezetőség válasza szerint az utasoknak *„minden okuk az aggodalomra"*, valamennyi induló vonat megfelelő előfűtését biztositották, még a tároló vágányokon is s most már több lehetőség van arra is, hogy a hibás világitású kocsikat kicseréljék. A világítási zavarok egyébként az akkumulátorvilágítású kocsiknál csökkentek, mióta alkalmazzák a *Szeles-féle újitást*, amelyet lapunkban már ismertettünk. Ugyancsak sikerült megoldani az E-kocsik kérdését: a nagyobb hétvégi forgalomnál beállított E-kocsik mindegyikével kalhafütő utazik, aki a kocsi világításáról is ügyel. Csupán — mint mondják — a fülőkazánkocsikkal van baj. Kevés van belőlük. Ezen a legújabb miniszteri rendelkezés úgy igyekszik segiteni, hogy elrendelte: iktassanak be kisebb mozdonyokat a szerelvényekbe fűtőkazánkocsik helyett.

A fordulóállomásokon is gondoskodjunk az előfütésről

Azonban elegendő-e mindez? Nem, hiszen az előfütött kocsik is hamarosan kihülnek útközben, nem is szólva arról, hogy *a forduló állomásokon* nem lehet igy megoldani az előfütést.

— *Állandóan biztositani kell a megfelelő fütést* — mondja *Kőmezei János*, az indulásra kész 426-os egri személyvonat mozdonyvezetője. — A helyes az lenne, hogy *minél előbb járjunk rá a vonatra.* Azonban a forgalom ezt nem mindig teszi lehetővé. Én magam igyekszem úgy az itteni indulásnál, mint a forduló-állomáson legalább egy órával az indulás előtt rájárni a vonatra.

Kőmezei elvtárs beszélgetés közben észreveszi, hogy a tömitésnél hiba van. Fúj a gőz. Azonnal tömitőgyűrűket vesz elő és kijavitja a hibát.

— *Minden csepp gőzért kár* — jegyzi meg munka közben, majd hozáteszi: — *A mozdony jó karbantartása nemcsak a biztonságos közlekedésnek, hanem a kultúrált utazásnak is az alapfeltétele.*

Igy vélekedik *Baróczi László* mozdonyvezető elvtárs is, aki Gödöllőre indul 442-es sorozatú gépével.

— Sajnos, azonban sokszor válaszút előtt állunk, mint *Hamlet* — mondja kissé akasztófahumorral. — *„Menni vagy fütni?"* — ez itt a kérdés. A 442-es mozdony például 12 kocsit tud megmelegiteni fűteni, de most is 44 tengellyel indulunk. A kisebb fordulóállomásokon, mint *Gödöllőn, Nagykátán, Mendén* úgy igyekszünk előfütteni a szerelvényt, hogy odaérkezés után azonnal kezelünk, körüljárunk és már rá is állunk a vonatra s egész éjszaka adunk gőzt. Arra gondolok fütőimmel együtt, hogy a hajnalban munkába induló vagy este hazatérő dolgozók még az aránylag rövid, 80—100 perces utat is kellemesebb körülmények között tegyék meg.

A gőzvezetékek kifúvatásának fontossága

De hallgassuk meg most, mit mond a kocsifakatos, *Sztach József* elvtárs:

— Elsőrendű feladatunknak tartjuk a kocsik fütésének és világításának biztositását. A legnagyobb hiba, hogy *vidékről sok vonat érkezik befagyott gőzvezetékkel.* A mozdonyvezetők, kevés kivétellel, *nem fúvatják ki a tezetékeket.* Pedig ez igazán *alig jelent munkatöbbletet, csak fegyelem kérdése.* A jó vasutasnak nemcsak akkor kell utasitásszerűen dolgoznia, ha ellenőrzik, hanem mindig és mindenütt.

Sztach elvtárs ezzel rálapintott az igazságra: a vasutas dolgozók — kocsifakatcsok, kocsitakarítók, mozdonyvezetők, fűtők, kazánkocsifütők, E-kocsifütők, jegyvizsgálók — egyaránt fegyelmezetten lássák el szolgálatukat s akkor megteremthetik a kultúrált utazás feltételeit, kényelmesebbé és jobbá tehetik dolgozótársaik utazását.

Levelezőink ÍRJÁK

Orvosolják a debreceniek panaszát!

A debreceni fűtőház dolgozói nagyon örültek, amikor a fűtőházukat ujjáépitették. De sokáig nem sokáig tartott, mert a fütőház befejezése után olyan hibák jelentkeztek, amelyek az egészséget és a munkavédelmet egyáltalában nem szolgálják.

Fütőházunk kapui használhatatlanok. A záródészülékek nem működnek, a tető szellőzőablakait nem lehet becsukni, a füstelszivó készülékek rosszak, úgyhogy dolgozóink füstben és gázban kénytelenek napi nehéz munkájukat végezni. Gőzfütés hiányában 3—4 kályhával próbáljuk fütőházunkat fűteni, de azok is csak a füstöt szaporitják. A füst és gaz miatt dolgozóink gyakran egy-két méternél messzebb nem is látnak, igy a lehetséges balesetveszély és nem egyszer már ebből baleset is származott.

Nekünk, a debreceni fütőház dolgozóinak az a kérésünk, hogy az illetékesek forditsanak több gondot a dolgozók egészségére és jobb munkaviszonyaira, mert jövőévi tervünk teljesitése nagyrészben ettől is függ.

A debreceni fütőház dolgozói nevében:

Harsányi László.

A szép, új laktanya — jégverem

Ugy tudjuk, hogy kormányzatunk minden olyan dolgozónak, aki hat óránál hosszabb időn át dolgozik hidegben, meleg ital biztositott. Sajnos az egerputnoki vonalon szolgálatot teljesitő vonatkisérőkre ezt nem vonatkoztatják egyesek. Igy például a putnoki állomásfőnök elvtárs is arra hivatkozott, hogy eddig nem kérte senki és azért nem is készittetett.

Január 2-án például a 9264-es számú vonattal érkező vonatkisérők 16 órai szolgálat után, 20 fokos hidegben sem kaptak melegitő italt. De még a laktanyában a szobák sem voltak fütve, pedig a vonatvezető Királd állomásról a vonat érkezése előtt már három órával kérte a szobák befütését. Érdeklődésünkre az állomáson azt felelték, hogy nincs szén. Nem hisszük, hogy a szénhelyzet ennyire rossz lenne.

Mi, Eger állomás vonatkisérői, arra kérjük a putnoki állomásfőnök elvtársat, hogy nagyobb gondot forditson a dolgozókra, mert a szép, új laktanya nem okoz örömet, ha olyan, mint a jégverem.

Eger állomás vonatkisérői nevében

Tóth Ferenc vonatfékező.

Falrahányt borsó és a panaszkönyv

A vasutas dolgozók élet- és munkakörülményei az elmult években sokat javultak már. Több új laktanya teszi lehetővé a dolgozók egészséges pihenését. De nem mindenhol van ez igy.

December 20-án délelőtt a ferencvárosi rendezőpályaudvar vonatkisérő laktanyájában szerettük volna az éjjeli szolgálat fáradalmait kipihenni. Sajnos ez nem sikerült, mert a szoba olyan hideg volt, hogy még a bundát sem mertük levenni. Az ablakok vastagon befagyva és a mosdóvíz jéghideg volt. Amikor a laktanyaőrtől a panaszkönyvet kértük, azt állitotta, hogy egy csapat december 8-án, egy másik 14-én ugyanazt a panaszt irta be, amit én 20-án.

Hosszú járkálás után sikerült a fütőházból két és félkosár szenet szereznünk, amivel az aznapi fütést végre megoldottuk. Szerintünk a laktanya fütési ügye ezzel nem nyert végleges megoldást. Ugyan mit használ az, ha a panaszkönyvbe irkálunk, de a panaszokat senki még csak el sem olvassa. Ugyanis a legutolsó panaszkönyv ellenőrzés X. 2-án kelt. Véleményünk szerint a panaszkönyvbe irtakat gyakrabban kellene megszivlelniök az illetékeseknek és a panaszok mögött a fáradt és pihennivágyó vasutasokat kellene meglátniok. Egyébként ugyanez volt a helyzet a salgótarjáni laktanyában is.

Feltesszük a kérdést; nem segitene-e ezen az állapoton az, ha a laktanyákat rendszeresen és főleg jelkismeretesen ellenőriznék. Nem egészen mindegy, hogy a vonatkisérők kipihenten, vagy fáradtan veszik fel a szolgálatot. Ezt az illetékeseknek meg kellene szivlelniök.

Szücs Ferenc vonatkisérő,
Hatvan állomás.

A Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége

ezúton köszöni meg a vasutas dolgozóknak, az üzemi bizottságoknak és a szakszervezeti funkcionáriusoknak az új év alkalmából kifejezett jókivánságaikat.

Új váltó-fényjelzők a csehszlovák vasutakon



A csehszlovák vasutakon a meglévő jelzőberendezések mellett újtipusú fényjelző berendezésekkel szerelik fel a váltókat. Elsősorban a nagyobb rendezőpályaudvarok váltóinál helyezik üzembe az új biztonsági jelzőberendezést.

Lapzárta után érkezett:

Hófúvás a Dunántúlon

Az országszerte meginduló havazás a Dunántúlon különösen érezteti hatását. Veszprém és Tapolca térségében erős szél hordja a havat a vasúti pályára. A 8-ról 9-re virradó éjszaka a székesfehérvár—tapolcai fővonalon, Kilián-telep és Örvényes között, valamint Zánka-Köveskál környékén 30—50 méter, de helyenként ennél nagyobb hosszúságban is, 1,20—1,50 méter magas hóakadályok keletkeztek. A vasutasok azonnal hozzákezdtek a vonal felszabaditásához.

A veszprémi pályafenntartási főnökség dolgozói hősies harcot vivnak a hóval, hogy a dudari bányához vezető vasútvonalon egy percre se álljon le a vasútforgalom. Somos Pál pályamester vezetésével hótörő menetek járják a vonalat. Csöndes János hójelentő őr a 8-ról 9-re virradó éjszaka gyalog járta be az egész vonalat és idejekorán jelezte, hol fenyeget veszély.

Lapunk zártakor a fővonal mielőbbi felszabaditásáért folytatott hősi küzdelem még tart.

Szines, magyar film a KISKRAJCÁR

Négy boldog fiatalról, Garas Juliról és Orbán Pistáról, Madaras Jóskáról és Orbán Annusról szól a legújabb szines, magyar film, a Kiskrajcár.

A film iról: Palotai Boris Sándor András és Thurzó Gábor, rendezője: Keleti Márton kétszeres Kossuth-dijas érdemes művész, operatőrje: Illés György Kossuth-dijas, Nemzetközi Békedijas. Zenéjét Vincze Ottó és Bródy Tamás szerezte.

Madaras Jóska szerepében a fiatal Soós Imrét, a „Civil a pályán", „Ifjú szivvel" cimü filmek szereplőjét, szerelmesében Pápai Erzsit, a „Tüzkeresztség" és a „Vihar" egyik női főszereplőjét, Garas Juliban Mészáros Ági Kossuth-dijast, a „Kis Katalin házassága", „Felszabadult föld" és „Talpalatnyi föld" szereplőjét, Orbán Pistában Szirtes Ádámot, a „Feltámadott tenger", az „Ötkötözet békében" és más magyar filmek művészeit láthatjuk. A „Kiskrajcár" kisérőműsora a „Péntek 13" cimü vidám filmburleszk, melynek főszereplői Latabár Kálmán Kossuth-dijas kiváló művész és Kiss Manyi játszák.

A vasutas gyermekekért



Vasutas-csöppségek a szombathelyi napközi otthonban.

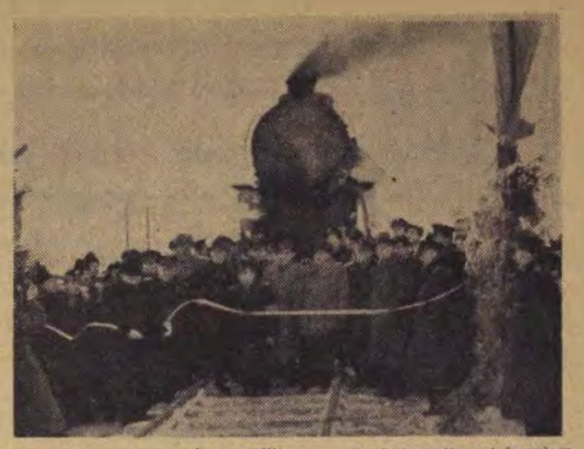
SZOCIALISTA VASÚTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83. szám. — Telefon: 228—895 428—317 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 38—49. Kiadóhivatal VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kuncsar Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JANUÁR 16.



Előre a Sztálin Vasműért! A sztálinváros—rétszilasi vasútvonal forgalomba helyezésének ünnepélyes pillanata: Bebrits elvtárs elvágja az új vonal felett kifeszített szalagot. (Németh Gy. felvétele.)

Megindult a forgalom a Sztálinváros—Rétszilas között épített vasútvonalon

A magyar vasút történetének ünnepe volt 1954 január 14-e: ekkor avatták fel a Sztálinváros—Rétszilas közötti 33 kilométer hosszú vasútvonalat.

Az új vonal felépítése a vasútépítők hősies munkájának és a gépek fokozottabb kihasználásának az eredménye. *Alig két év alatt épült fel ez a vasútvonal. Ez a munka a szakértők szerint a régi MÁV-nál 6—8 évig tartott volna.* Az új vonal jelentősége igen nagy: *37 kilométerrel rövidíti meg a komlói szén útját Sztálinvárosba.*

Rétszilastól néhány száz méternyire, díszkapu előtt áll az új vonal első vonatának hatalmas 424-es mozdonya. A díszkapu felirata: *„Előre a Sztálin Vasműért!"* A vasútvonal fölött kifeszített szalagot a miniszter elvtárs 1954 január 14-én délelőtt 9 óra 50 perckor vágta el és az első vonat megindult *Sztálinváros* felé.

Ünnepélyes pillanatok voltak, amikor az első vonat végighaladt az új vonalon. Alap, Nagykarácsony dolgozói kivonultak az új állomáshoz és rövid kis ünnepségek keretében köszönték meg pártunknak, kormányunknak, hogy vasutat épített falujuknak. A Sztálinvárosba vezető új vasútvonal nagyban elősegíti községeik fejlődését.



Sztálinváros felé robog a vonat az új vonalon. (Németh Gy. felvétele.)

Alapon *Kiss János* ezeket mondotta:

— Hatvanhét éves vagyok most. Jól emlékszem, hogy ötvenöt évvel ezelőtt elterjedt a hír, hogy vasutat építenek. Megjelent néhány ember, mértek, cölöpöket vertek le, de a vasútból nem lett semmi. Most, ötvenöt évvel később, 1954-ben megszületett a vasút, amire olyan régen vágytunk.

A hős vasútépítők helytálltak

Nem volt könnyű dolog ennek az új vasútvonalnak megépítése. Egy óriási széles dombvonulatot kellett átvágni, hogy megépíthessék az új vonalat. Alap község közelében végezték ezt a hatalmas munkát a MÁV Budapesti Vasútépítő Üzemi Vállalat dolgozói — több más vállalattal együttműködve. A több mint két kilométer hosszú, 18 méter mély bevágás építése sok nehézséget okozott a vasútépítőknek. Helyenként 7—8 méterrel az eredeti talajvízszint alatt kellett megépíteni az új al- és felépítményt, amelyen a nehéz szénvonatok Sztálinvárosba jutnak. Magyarországon eddig csaknem ismeretlen eljárással oldották meg a közlekedési tárca műszaki szakemberei ezt a feladatot. Vacumkutas eljárást alkalmaztak. Az eljárás lényege az, hogy többméteres hosszú vascsöveket, úgynevezett csápokat szúrnak a földbe. Ezeket egy főcsővel összekötik és szivattyú segítségével a csövekben vacuumot létesítenek. Ekkor egyszerű fizikai törvény hatására a talajvíz felszökik a csövekbe és így az eltávolítható.

A munkálatoknál sok munkahőstett született. *Zsigri Ödön* ifjúmunkás DISZ-brigádjával együtt a nyári nagy felhőszakadások idején, amikor másodpercenként 7—8 ezer liter víz folyt a bevágásba, önfeláldozó módon végezte el a szivárgó árkok befedését. Jól tudták, hogyha a 3 méter mély szivárgó árokba befolyik az esővíz, az könnyen eltömődhet és akkor nem tudják a bevágásból levezetni a csapadékot. De ők helytálltak, bátran szembeszálltak a vízárral. *Kövesi* ifi-pályamester augusztus óta szinte állandóan az alapi bevágásnál volt. Egyszerűen nem akart hazamenni. Ugy vonzotta őt a munkahely, mint a vasat a mágnes. Jó munkát végeztek két éven keresztül a sáregresi lányok is. *Horváth Irén* női brigádja a munkavágányok fenntartását végezte. Az ő munkájuknak köszönhető, hogy az építkezés ideje alatt nem esett ki egyetlen perc sem, a munkavágányokon megszakítás nélkül állandóan járhattak a nehéz anyagszállító vonatok.

110.000 forint jutalom a vasútépítőknek

Sztálinvárosban, a vasútépítő vállalat kultúrtermében volt az ünnepélyes megnyitóünnepség. *Bebrits Lajos* elvtárs hangoztatta, hogy az új vasútvonal *kultúrát és jobb életet visz a vasútvonal mentén fekvő falvak dolgozóinak.* Elmondta, hogy az országban további új vonalak épülnek és az új vasútvonal két kiegészítő deltavonalát is megépítik. Végezetül kiosztotta a munka során kitűnt legjobb vasútépítő dolgozóknak, tervezőknek, kubikusoknak, munkacsapatvezetőknek a jól megérdemelt jutalmat. Több mint *110.000 forint jutalmat kaptak a vasútépítés legjobb dolgozói.*

Román és magyar vasutasok baráti együttműködése a határközi forgalom megjavítására

A határállomásokon lebonyolódó export-, import- és átmenőforgalom zavartalansága mind a vasút, mind a népgazdaság szempontjából rendkívül nagyjelentőségű. A határállomások zavartalan forgalmának legfőbb biztosítéka a szomszédos baráti államok vasutas dolgozóinak szocialista együttműködése. A csehszlovák és magyar határállomások dolgozói között ma már rendszeres ez a baráti együttműködés.

A csehszlovák példához hasonlóan igyekeznek megjavítani a forgalmat a debreceni vasútigazgatóság határállomásainak dolgozói a szomszédos román vasút határállomásaival. Ennek elősegítésére a két baráti népi demokratikus ország érdekelt állomásainak dolgozói komplexbrigád-szerződést kötöttek. Ebben a többi között kölcsönösen vállalták, hogy a vonatokat menetrendszerűen közlekedtetik, s mindkét részről maradéktalanul eleget tesznek az előjelentési kötelezettségnek. Ezenkívül a szerződés még számos olyan megállapodást tartalmaz, ami nagy mértékben megjavítja a két ország közötti vasúti forgalmat. Mindez azt eredményezi, hogy egyre zavartalanabb lesz a két szomszédos baráti állam export-, import- és átmenőforgalma, ezáltal a kereskedelmi kapcsolatok is méginkább megszilárdulnak. Egyidejűleg a komplexbrigád-szerződés a román és magyar vasutas dolgozók baráti kapcsolatait is jelentősen elmélyíti.

Épül a MÁV-kórház új, korszerű röntgenosztálya

A kormányprogramm végrehajtása során igen nagy gondot fordítanak a vasutas dolgozók jobb betegellátására. A MÁV-kórház régi röntgenosztálya már nem volt képes ellátni feladatait régi technikai berendezésével. Sok speciális felszerelést igénylő vizsgálatot, vagy gyógykezelést nem tudtak végrehajtani. Ezért elhatározták, hogy új, korszerű röntgenosztályt építenek a MÁV-kórházban. Az új röntgenosztály kőművesmunkáit december 31-re elvégezték. A MÁV Magasépítő Vállalat és a MÁV Épületszerelő Vállalat dolgozói mintegy tíz nagyobb helyiséget építettek, a hozzátartozó öltözőkkel, mellékhelyiségekkel együtt. Az új röntgenosztályon gumipadlókat fektettek le és azokon a helyeken, ahol a röntgengépeket állítják fel, az ajtókat, a padlót és a falakat ólomlemezzel borították.

Az építkezés ütemébe azonban hibák is csúsztak be. A pincében a főkapcsolóhelyiséget még eddig nem építették meg, nem fejezték be a szellőzőberendezés építését sem. Ezeken a munkákon kívül pedig már csak a gépi berendezés felszerelése van hátra. A MÁV-kórház röntgenosztályát olyan korszerű gépekkel szerelik fel, amelyek hazánkban először szolgálják a dolgozók egészségét. Így például *berillyum-ablakos* röntgencsövet szerelnek fel, amivel gyulladásos és daganatos természetű bőrbetegségeket gyógyítanak. Hazánkban először szerelnek fel rétegfelvételi berendezést, amely az emberi test harántirányú rétegeit fényképezi. Külön korszerű gép felszereléséről gondoskodnak a szívbetegek számára is. Olyan röntgenfelvevőkészüléket szerelnek fel, amely a szív és érrendszer működéséről, azok elváltozásairól egyszerre kétirányban másodpercenként hat darab felvételt készít.

A MÁV-kórház új röntgenosztályát — amely hazánk legkorszerűbb röntgenintézete lesz — előreláthatólag a nyár folyamán adják át rendeltetésének.

KULTÚRVÁRÓTEREM PÉCSETT

A kormányprogramm megvalósításáért folytatott munkánk egyik legújabb eredménye a Pécs állomáson létesített új kultúrváróterem. A szép, tágas, faburkolatú és friss festésű váróterem ablakain a csipkefüggönyök és falain a festmények teszik a korábban hétköznapi külsejű várótermet otthonossá, barátságossá.

Az utasok kényelmét szolgálja és a várakozási idejüket kellemesebbé teszi az is, hogy rendelkezésükre bocsátott könyvekkel, sakktáblákkal, vagy egyéb társasjátékokkal tölthetik el idejüket.

Ez a létesítmény egy újabb lépést jelent a kulturáltabb utazás felé. Fogadja mindenki szeretettel és megbecsüléssel és tekintse mindenki sajátjának, mint ahogy az is.

Az idén már a személykocsikat is szalagszerűen javítják a Landler-művekben

A teherkocsik javításánál szerzett tapasztalatok alapján a Landler Jenő Járműjavítóban ez évben már a vasúti személykocsik javítását is szalagszerűen végzik. Összesen három javítószalagot létesítenek: az elsőn a kisebb, a másodikon a közép, a harmadikon pedig a nagyjavításokat végzik.

A szalagszerű javítás lényege az, hogy a kocsikról a szalag elején leszerelik a hibás alkatrészeket, azokat a cserejavítóműhelybe szállítják. A kocsiszekrény így kerül a műhelybe. Mialatt a cserejavítóban a leszerelt alkatrészeket javítják, a másik műhelyben a kocsiszekrény- és alvázmunkákat végzik. Ezután már csak az összeszerelés marad hátra. Ezzel a módszerrel az egész munkafolyamatot lényegesen meggyorsítják. Ezzel az eljárással a korábbi 14 napról — egy-egy vasúti személykocsi átlagos javítási idejét — 9—10 napra szorítják le.

A személykocsi szalagszerű javításának bevezetése a Landler Jenő Járműjavítóban már január első tíz napjában jó eredményt hozott: öt kocsival többet javítottak ki, mint amennyi tervelőirányzatukban szerepelt.

Többszázkilométeres szénatermesztő területet, gyümölcsöst, konyhakertészetet, méhészetet létesítenek a pécsiek

Lapunk legutóbbi számában foglalkoztunk azokkal a kezdeményezésekkel, amelyekkel a pécsi igazgatóság dolgozói pártunk Központi Vezetőségének és a minisztertanácsnak a mezőgazdaság fellendítéséről szóló határozatát öntevékenyen segíteni kívánják. Most ismertetjük a pécsi igazgatóság II. osztályának újabb lépéseit, hogy a követésre méltó kezdeményezéseket minél szélesebb körben ismerjék meg dolgozóink.

Szénatermesztés

A pályafenntartási osztály dolgozói elhatározták, hogy a tervmunkákon felül megtisztítják a gaztól, gyomnövénytől a rézsüket és bevágásokat s az így nyert többszáz kilométeres területet fűmaggal vetik be. Igy többszáz mázsa értékes szénával gyarapítják a takarmánytartalékot és ebből bőven el tudják látni a pályaőri személyzet gazdaságait is. Ezzel elősegítik, hogy a pályaőrök ismét visszatérhetnek az állatok, főleg a szarvasmarhák tartására. Továbbá segítséget is nyújtanak a pályaőröknek: felújítják, vagy pedig segítséget adnak a gazdasági épületek felépítéséhez.

Gyümölcsösök

Ahol lehetőség kínálkozik rá, gyümölcsfa-csemetéket telepítenek. Igy például *Bicsérd—Mecsekalja—Cserkút* között, a hóvédmű mellett faiskolát létesítenek. A pécsi vasutas kertészetet is kibővítik s ott minőségi faiskolát rendeznek be, ezenkívül újabb facsemeték telepítésével a szerfa, muta és egyéb hasznos fák termelését is előmozdítják.

Méhészet

Miután a pécsi igazgatóság területe méhészetnek is kedvező, az igazgatóság elő kívánja segíteni a méztermelést is. Ezért fa és egyéb hulladékanyagot bocsát a pályaőrök rendelkezésére, hogy abból kaptárakat készíthessenek.

Konyhakertészet

A pályaszemélyzet konyhakertjének jobb terméshozama érdekében — mint megírtuk — a kocsimosó telepekről ingyen trágyát bocsátanak a konyhakertészettel foglalkozó pályaszemélyzet rendelkezésére. Ezenkívül még a termelőszövetkezeteknek és az állami gazdaságoknak is adnak át ingyen trágyát.

A II. osztály dolgozói mindezeket az elhatározásokat sürgősen meg akarják valósítani, és minél szélesebb körben alkalmazni kívánják, hogy ezzel is hozzájáruljanak a vasutas dolgozók anyagi körülményeinek megjavításához és a mezőgazdasági programm sikeres viteléhez.

Apró, sűrű pelyhekben hull a hó...

Apró, sűrű pelyhekben hull a hó... Mire *Fodor István*, Budapest Nyugati-pályaudvar csengős-őrhelyének szolgálatvezető váltóőre átveszi szolgálatát, már néhány centiméteres friss fehér lepel borítja a vágányközöket és a váltókat.

Fodor elvtárs felkémlel az ólomszürke égre:

— *Tartós lesz* — mondja maga elé, de úgy, hogy beosztottja, *Tóth István* váltóőr is hallja.

Tóth elvtárs ért is belőle és gondoskodik róla, hogy a már munkában levő hat váltótisztión kívül még két ember legyen készenlétben.

Aztán Fodor elvtárs rendes szokása szerint *váltóellenőrzésre indul.* Valamennyi csarnoki váltó, számszerint 26, az ő felügyelete alá tartozik. Ezek ugyan központi állítású biztosított váltók, de a havazás miatt most *kettőzött körültekintéssel vizsgálja felül valamennyit.* Amint kiderül, nem feleslegesen, mert talál olyan váltót, ahol a frissen esett puha hó alatt keményre fagyott jégréteg tapad a tősinhez és akadályozza a csúcssín szoros záródását. *Nyomban maga fog hozzá megtisztításához*, de a váltótisztítókat is figyelmezteti, hogy *nagyobb körültekintéssel végezzék munkájukat és nem mulasztja el felhívni figyelmüket az éber szolgálattételre, amelynek előfeltétele a téli időben különös gonddal tisztántartott üzembiztos váltó.*

Hasonló gonddal vizsgálja felül *Fodor* elvtárs a tárolóvágányok kulcsos váltóit is. Hosszú évek óta, amióta a személyforgalom megnövekedett, ezekről a valamikor szerelvények tárolására használt vágányokról is indulnak vonatok, annál fontosabb tehát, hogy a váltók mindig tiszták legyenek és zavartalanul működjenek.

Nagy gonddal és gyorsasággal jár el *Fodor* elvtárs a szerelvények sorozásánál is, ami minden reggel első dolga közé tartozik. Sietve jelenti az I-es torony szolgálattevőjének:

— *Hidegszálló* ötösön a 116-os beállt. (Hidegszállónak nevezték el valamikor a Nyugati-pályaudvarnak azt a vágánycsoportját, ahová annakidején a gőzfűtés nem volt bevezetve.)

A forgalmi szolgálattevő utasítására elvégzik a gőzpróbát, levegőpróbát. Kiderül, hogy két kocsi rossz, nem is lehet helyben megjavítani. Kis idő mulva már kapja *Fodor István* az értesítést a toronyból. Gyorsan tartalékot kér a vonatra, a rossz kocsikat kidobják és pótolják. Mire elérkezik az indulás ideje, a szerelvény teljesen rendben, menetkész állapotban van.

Fodor István szolgálatvezető váltóőr körültekintő, gyors, pontos szolgálattal segíti a téli forgalom ügyét.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Harcban a párt 1953 október 26-i határozatának végrehajtásáért

— A Hámán Kató fűtőház pártbizottságának munkájából —

A Hámán Kató fűtőház pártbizottságának titkára, *Beke László* elvtárs, az MDP Központi Vezetősége 1953 október 26-i — a pártpropaganda helyzetéről és feladatairól szóló — határozat végrehajtásával kapcsolatban az alábbi levelet juttatta el szerkesztőségünkhöz.

A párthatározat alapos áttanulmányozása után pártbizottságunk értekezleten vitattuk meg a párt propaganda helyzetét a fűtőházban. Megállapítottuk, hogy nálunk is számos hiba tapasztalható a propagandamunkában. Az anyagok megtárgyalásakor nem egyszer érvényesült a dogmatizmus és a vulgarizálás. Az elvtársak oktatásba való bevonásánál sok esetben mi is mellőztük a meggyőző nevelőmunkát és emiatt „lemorzsolódás" történt a különböző oktatási formáknál.

Komoly hibákat találtunk a propagandisták felkészülésében is. Többségükben csak régen tanultakra és az értekezletek anyagaira támaszkodtak, nem törekedtek eléggé önálló vélemény alkotására, sok esetben elszakadtak való élettől. Hasonlóképpen a hallgatók többségének felkészülése is több esetben formális volt. Emiatt nem alakultak ki komoly viták az elvi kérdéseknél, a propagandamunka nem segítette kellően, hogy a hallgatók megértsék a tananyag lényegét.

A pártbizottság megjelölte azokat a feladatokat, melyeknek végrehajtása elősegíti a propagandamunka megjavítását. Úgy határoztunk, hogy alapszervi titkári értekezleten feltáriuk az észlelteket, megtanácskozzuk a hiányosságokat. Hasonlóképpen a pártcsoportok is megvitatják — saját helyzetüket figyelembevéve — a pártpropaganda helyzetét. Ezen felül a pártbizottság tanulmányozta két propagandista — egy jobb és egy gyengébb — felkészülését és munkáját, majd a tapasztaltakat általánosítva a propagandisták elé tárjuk. Ezek röviden a következők:

A propagandista az előadás anyagát, a kötelező és javasolt irodalmat gondosan tanulmányozza és használja fel az előadás jegyzeteinek elkészítésekor. A szükséges irodalom beszerzéséhez a pártbizottság segítséget nyújt azzal, hogy létesít egy házi könyvtárat. A propagandista készítsen vitavázlatot olyanformán, hogy legyen elegendő idő az elvi kérdések tisztázására. Tartson az egyes kérdések lezárásakor összefoglalót. Egyéni beszélgetések folytatásával ismerje meg a hallgatók problémáit és nyújtson segítséget azok megoldásához is.

Hetenkint egyszer megvitatjuk a propagandistákkal a felvetődött elvi kérdéseket és amennyiben szükséges, a kérdés tisztázásához az Elméleti Tanácsadó segítségét kérjük.

Az alapszervezetek elé feladatul állítottuk, hogy agitációs beszélgetések folytatásával érjék el, hogy az elvtársak rendszeresen vegyenek részt az oktatásban. Ezenkivül hetenkint hangos híradón ismertetjük az oktatásban részvevők eredményeit és hiányosságait. A jól felkészült aktív elvtársaknak ajándék-hanglemezt játszunk. Akik gyengébbek voltak, azoknak is hanglemezt küldünk, de ezt már csak félig játsszuk le, és megígérjük hogy amennyiben legközelebb eredményesebb munkát végeznek, hallhatják az ajándéklemezt — végig.

A megtett intézkedések óta már javulás mutatkozik a propagandamunkában: többen jegyzetelnek, emelkedett az oktatás színvonala, csökkent a hiányzók száma.

E levél nyomán munkatársunk kinn járt a fűtőházban.

A Hámán Kató fűtőházban jelentős lépéseket tettek a párthatározat végrehajtásáért. Számos helyes kezdeményezésük követendő példa minden pártbizottság számára. Különösen figyelemreméltóak azok az intézkedések, melyek szervezési jellegüek és csökkentették az oktatásról hiányzók számát. Kétségtelen, hogy ezek az első lépések a párthatározat megvalósítása terén. Azonban ezeket a lépéseket újabbaknak kell követni. Most már több figyelmet kell fordítani arra, hogy az oktatási formák tartalmát megjavítsák. „A pártpropaganda megjavításának fontos feltétele — szól a párthatározat — hogy a pártbizottságok és pártszervezetek mecsak az oktatás szervezeti kérdéseivel foglalkozzanak, hanem behatoljanak annak tartalmába."

Most, hogy közvetlenül előttünk áll a pártvezetőségválasztás nagy feladata, a propagandamunkának is elő kell segíteni annak sikeres végrehajtását. Meg kell javítani a párt vezető szerepének ismertetését a propagandamunkában. Magyarázzák az elvtársakban, pártunk eddigi harcát, melynek eredményeként rátértünk a szocializmus építésére, a dolgozók életszínvonalának gyors emelésére.

A párthatározat arra hívja fel a figyelmet, hogy háttérbe szorult az osztályellenség elleni folytatott nyílt eszmei harc. Ezt a hiányosságot rövid idő alatt fel kell számolni. A vezetőségválasztásoknál számítani lehet az ellenség fokozottabb támadására. A propagandamunka csak akkor lehet eredményes, ha erre felkészíti az elvtársakat, éberségre nevel, hogy visszaverjék, szétzúzzák az osztályellenség minden kísérletét. Nem kisebb feladat a mezőgazdaság hozamának emeléséről szóló párt- és kormányhatározat magyarázása, tudatosítása sem.

A pártbizottságnak több segítséget kell nyújtania ahhoz, hogy a propagandisták önállóbban, megasabb színvonalon oktassanak.

A pártpolitikai munka megjavításának feltétele, hogy párttagjaink megértsék pártunk politikájának elvi alapjait. A következő lépés tehát, hogy több segítséget nyújtsanak az elvi kérdések megértéséhez, valamint a foglalkozások levezetésének módszeréhez. Helyes lenne például, ha tapasztalt propagandisták és a pártbizottság tagjai rendszeresen ellenőriznék az oktatási foglalkozásokat, hogyan dolgozik egy-egy propagandista. A helyszínen könnyebb javaslatokat tenni, feltárni a hibákat, átadni a jó tapasztalatokat. Így eredményesebb lenne a propagandisták nevelése, a harc a meghonosodott iskolás módszerek ellen és jobban lehetne fejleszteni a hallgatókban az önálló véleménynyilvánítást.

Kevés ez, hogy csak a propagandisták által felvetett, meg nem értett kérdéseket vitatják meg. A pártbizottságnak is keresni, kutatni kell az egyes kérdésekről alkotott nézeteket, véleményeket és a hetenkénti propagandista tanácskozásokon segíteni azok tisztázását.

Most a szervezési kérdések megoldása után elsősorban a propagandisták elméleti munkájához kell nagyobb segítséget nyújtani. Ehhez az szükséges, hogy a pártbizottság ne elégedjék meg a propagandamunka egyszeri megvitatásával, hanem rendszeresen értékeljék a propagandamunka eszmei, politikai és módszertani tapasztalatait.

Az agitációs munka feladatai a kulturált utazás megteremtéséért

Pártunk Központi Vezetőségének 1953 június 27—28-i és október 31-i határozatának végrehajtása a vasutas pártszervezetek elé nemcsak azt a feladatot tűzi, hogy nehéz időjárási viszonyok között is biztosítsák a vasútra feladott áruk zavartalan elszállítását, hanem ezt is, hogy megteremtsük a kulturált utazás feltételeit. A téli forgalom idején alapos, körültekintő munkára van szükség valamennyi szolgálati ág dolgozói részéről, hogy az utasok kényelmes utazását fűtött, kivilágított tiszta kocsikban, jól karbantartott mozdonyokkal biztosítsuk.

Üzemi pártszervezeteink, elsősorban a vontatási pártszervezetek előtt most az a feladat áll, hogy

mozgósítsák a dolgozókat a kulturált utazás megvalósításáért vívott harcra.

Meg kell értetni minden vasutas dolgozóval, hogy a kormányprogramból adódó feladat számukra a dolgozók jó fűtött, kivilágított és tiszta vonatokon való utazásának biztosítása. Emellett ezzel hozzájárulnak ahhoz, hogy *a város és falu dolgozói megbecsüljék a vasutas dolgozókat.*

A fűtetlen, hideg szerelvényekben utazó dolgozók, joggal bírálják a vasutasok munkáját. Agitációnk magyarázza meg, hogy

a fűtetlen szerelvények, száz és száz dolgozó megbetegedését okozhatják,

akik így nem bírják elvégezni termelőmunkájukat sem. Ugyanakkor rá kell mutatni a népnevelőmunkában arra is, hogy *nemcsak más üzemek dolgozóinak, hanem a vasutas dolgozóknak az egészségét is veszélyeztetjük.*

Megengedhetetlen az olyan eset, mint a január 3-án Budapest—Keleti pályaudvarról induló 5528-as számú vonattal történt. A fűtőkazánkocsit rákapcsolták a szerelvényre, de nem kapcsolták össze a fűtőtömlőjét, s ennek következtében a fűtőkazánkocsi nem a vonatot, hanem a „csarnokot" fűtötte. Mindez azért történhetett meg, mert a Keleti-műszak pártvezetősége nem végzett kellő felvilágosító munkát a dolgozók körében, elhanyagolta a kulturált utazás biztosításának megmagyarázását. Az ilyen felelőtlenség nemcsak a kényelmes utazást gátolja, hanem szénpocsékolás is.

A műszaki kocsihivatalok pártszervezetei a nevelők segítségével magyarázzák meg a dolgozóknak, hogy a szerelvények karbantartásával, az előfűtés biztosításával, sokezer dolgozó kényelmét szolgálják. Ha ezt elmulasztják, nemcsak megbetegedéseket idéznek elő, hanem

károsan befolyásolják a dolgozók hangulatát is,

és ez azok termelőmunkájának csökkenéséhez is vezethet.

Fűtőházi pártszervezeteink ugyancsak széles körben tudatosítsák a vonatok menetközbeni fűtésének jelentőségét. A népnevelő elvtársak járjanak élen ebben a munkában, hasonlóan *Barka Istvánhoz*, a ferencvárosi fűtőház népnevelőjéhez, aki január 3-án a 411-es számú személyvonatot kifogástalanul fűtötte, megtakarított egy tonna szenet és emellett, menetrendszerinti pontossággal továbbította vonatát a Keleti-pályaudvarra. *Barka* elvtársat és brigádját, jó munkájukért

a vonaton utazó dolgozók a helyszínen dicsérték meg

és részesítették elismerésükben.

Harcolni kell az egyes mozdonyvezetőknél még mindig megmutatkozó rosszul értelmezett „széntakarékosság" ellen is, amikor a vonatfűtés rovására akarnak szénprémiumhoz jutni. Ha népnevelőink rámutatnak az ilyen álláspont helytelenségére, minden mozdonyvezető és fűtő meg fogja érteni, hogy a párt és kormányhatározatok kötelezik őket a dolgozók megbecsülésére, az iránttuk tanúsított figyelmes munkára.

Pártszervezeteink lássanak a kulturált utazás biztosításában igen *fontos politikai feladatot* és ennek megfelelően foglalkozzanak vele. Tanácskozzák meg a tennivalókat a nevelőkkel és a dolgozókkal, mert ezzel a munkával is hozzájárulunk a kormányprogramm vasutasokra vonatkozó feladatainak sikeres végrehajtásához.

Ancsin István,
a Vasútpolitikai Főosztály munkatársa

NEMZETKÖZI hírek

A Francia Vasutasok Országos Szövetségének levele

A CGT kebelébe tartozó *Francia Vasutasok Országos Szövetségének* kongresszusát a *Vasutasok Szakszervezetének* elnöksége táviratban üdvözölte.

A Szövetség elnöksége a következő válaszlevelet küldte *Gáspár Sándor* elvtársnak, a Vasutasok Szakszervezete elnökének:

A Francia Vasutasok Országos Szövetsége kongresszusán a küldöttek nagy lelkesedéssel fogadták a magyar vasutasok nevében tolmácsolt jókívánságodat és üdvözleteidet.

Légy meggyőződve arról, kedves Elnök elvtárs, hogy azok a francia vasutasok, akik már eddig is súlyos csapásokat mértek arra a kormánypolitikára, amely nyomorúságot és háborút jelent és akik már eddig is komoly sikereket értek el, még nagyobb erővel továbbfolytatják a harcot, hogy megvalósíthassák valamennyi vasutas akcióegységét a társadalmi haladás és szélesebb körű demokratikus szabadságjog eléréséért és azért, hogy megőrizzék a békét.

Arra kérünk, hogy tolmácsold a magyar vasutasoknak, akiknek nagyszerű sikereit országotok szocialista társadalmának építésében oly nagy érdeklődéssel kísérjük, a francia vasutasok testvéri szolidaritástól áthatott üdvözleteit.

Éljen a francia és magyar vasutasok barátsága és szolidaritása!

SZOVJETUNIÓ

Újtípusú gyorsáruszállító expresszvonat a szovjet vasutakon

A szovjet vasútvonalakon újtípusú vonat közlekedik. A szerelvény 23 kizárólag fémből készült, világoskék színű pullman rendszerű kocsiból áll. Húsz vagonnak nincs ablaka. Ezek a kocsik az év bármely időszakában alkalmasak gyorsáru szállítására. A további három vagonban mesterséges klímát szabályozó berendezések, illetőleg a kísérőszemélyzet lakóhelyiségei vannak. Télen villanykályhák segítségével lehet fűteni a kocsikat, nyáron viszont központi kapcsoló-asztalról irányítják a vagonok hűtőberendezéseit. A kísérőszemélyzet kocsijában 12 hálóhely, tágas, világos szalon, konyha, zuhanyozó, rádió és telefon van. A gyorsáruszállító vonat az expresszvonatok sebességével közlekedik. Az első kísérleti szerelvény után a közeljövőben 25 ilyen gyorsáruszállító expresszt állítanak üzembe.

KÍNA

Szanatóriumok és üdülők épülnek a kínai vasutas dolgozók számára

A Kínai Népköztársaságban mind fokozottabban gondoskodnak a dolgozók egészségéről. A dolgozók munkafeltételeinek megjavítása és egészségük megóvása érdekében bevezették a szociális biztosítást. 1953-ban már hatszor annyian részesültek szociális biztosításban, mint 1949-ben.

A Kínai Népköztársaság vasútainál bevezették az ingyenes gyógykezelést és különösen nagy figyelmet fordítanak a vasutas nőkre.

Számos fürdőhelyen, így például *Baidajihében, Tindaóban, Lusanuban, Tugansanuban, Ijancsiuban*, valamint a *Taikutó* parján szanatóriumokat és üdülőket építenek a vasutas dolgozók számára. Egész Kínában 1953-ban egye len év alatt 58 szanatóriumot és 45 üdülőt építettek.

JAPÁN

Japán vasutasok tiltakozó mozgalma

A háromszázezres létszámú *Japán Vasutasok Országos Szakszervezetének* tagjai január 10-én ugyancsak munkabeszüntetési mozgalmat kezdtek. Ebben a mozgalomban az országos szakszervezet mintegy 27 tagozata vesz részt, harmincezer taggal.

Ezekben a napokban, amikor a hőmérő mélyen a nulla alá süllyed, jeges szél nyargal a mezők felett és a hegyek ormain még a keményre fagyott hó is felhőbe kavarodik, megilletődéssel gondolunk a vasúti munka hőseire. A mozdonyfűtők felé száll gondolatunk, azok felé, akik dermesztő hidegben viaskodnak az elemekkel, kezükben lapátot, szitóvasat szorongatnak, vagy összehúzott szemmel kémlelik a ködülte pályát, a tovatűnő jelzőket.



A fűtők általában hallgatag, kevésszavú emberek; szemük a messzeségbe réved. Ki ismeri titkaikat? A tűz játékának titkos üzeneteit, a masina jelbeszédét. Ők ismerik. Számukra a tűz eleven, beszélő, vitatkozó barát, és ellenség, ismerik üzeneteit, makacsságát, pórázon tartják, de félnek is tőle, erejétől, szeszélyétől.

Bányai Tibor mindössze 20 esztendős, de öt is hatalmába kerítette a mesterség különös kalandja, felelőssége, a vele járó küzdelem. Hallgatag, magabiztos, tudja mi nyugszik a vállán. Társát, Drevenya Andrást, a Keleti fűtőház mozdonyfűtőjét más fából faragták. Nem is fából faragták, hanem ércből, gránitból. Zubbonyán átüt izmai domborúsága, szája mindunta'anul szélesre szalad, erős, ragadozó fogai elővillanak.

Még kormos az arca, szeme véres a tűztől, a széltől, léptei nehezek, karja ólmos, most jött le a gépről, de nevet, mint birkózó korábban, amikor mérközés után lihegve, győztesen levonult a szőnyegről. Most is győzelem után köszöntöm őt. Tíz tonna szenet tüzelt el útján, négyszer támadt szitóvasával az összesült tüzre, de késedelem nélkül érkezett. Ki tudná megmondani hányszor nyitotta ki a tűztér ajtaját, hány lapát szenet dobott a tüzre?

A hidegről beszélgetünk. Arról, hogy a fűtő arcát, szemét, a forróság, a kipattanó szikrák ezrei ostromolják, hátulról pedig a metsző szél hasogatja, arcán a verejték a hólével keveredik össze és sokszor a sós könnyel is. Nevet ezen. Mi neki a szél, a hó, a hideg. Neki csak egy ellensége van: a rossz szén. Az dolgoztatja meg igyen embertelenül. Pedig bírja ő a munkát. Földmunkás volt, kulákoknak, földbirtokosoknak dolgozott, azok pedig értették a módját, hogyan csapolják meg az ember erejét. Aztán 1940-ben hordár lett a Keleti állomáson. Cipelte a böröndöket, négyet, ötöt egyszerre, sulyosabat, az urakét. Most igazán szívesen dolgozik, van értelme a munkájának, megbecsülik, csak

A mozdonyfűtő

ezzel a szénnel kell sokat bajlódnia. Ezt szerette volna megmondani a bányászoknak. Tisztelni, becsülni őket, nem gyerekjáték szenet fejteni a bánya mélyén, versenyezni az egyre növekvő igényekkel, de gondoljanak a vasutasokra, a mozdonyvezetőkre és fűtőkre és adjanak jobb szenet,



hogy ne kelljen annyiszor tüzet tisztítani, pillanatnyi szünet nélkül tüzelni és adjanak több szenet, hogy keverni lehessen.

Akárhová is kanyarodik a beszélgetés mindig visszatér a szénhez. Fáj neki, hogy késnek a vonatok és sok esetben gőzfejlesztés, tűzrásztítás miatt. Az utobbi időben az utasok felszólnak a mozdonykonyhára, szemrehányást tesznek, lekicsinylik a mozdonyvezetőket, meg a fűtőket. Nem válaszol nekik semmit. Majd vitatkozik dolgozótársaival, akik ugyanazt akarják, amit ő, a tervet teljesíteni, a szocializmust építeni.

Mintha a fűtő dolga népünnepély volna! Volt eset, nem is olyan régen, jó csipős volt már az idő, amikor Hatvarban kiolvadt a hajtórúd csapágya. Nem akartak fekvemaradni. Kiállt a mozdonyon lévő járdára és Pestig locsolta a csapágyat. Majd odafagyott a keze a locsolóhoz, de nem hagyta abba, egyik kezével kapaszkodott, a másikkal meg locsolta a hőnfutott csapágyat és beérkeztek Budapestre.

Dehogy bánta meg, amiért fűtő lett. Ez volt minden vágya. Ő a földmunkás, a hordár mikor remélhette volna a múlt rendszerben, hogy mozdonyra kerül? Sajgó szívvel nézte mindig a mozdonyokat, de nem volt protekció, nem is kísérelte meg, hogy jelentkezzék egy fűtőházban. Csak a felszabadulás után bátorkodott oda az Eszaki fűtőház egyik mozdonyfelvigyázójához, kérte, vegye fel salakozónak. És elérte a célját, öt éve fűtő, három esztendeje pedig sztahanovista.

— Ha fiatal volnék továbbtanulnék, hogy mozdonyvezető legyek — mondja és most először elkomorodik az arca. — Nem is értem azokat a fiatalokat, akik nem akarnak tanulni. Ma mindent elérhet, aki tanul. Az én testvéröcsém 29 éves és honvédőrnagy.

Együtt távozunk a fűtőházból. Siet otthonába, beteg feleségét, kisfiát várja. Két éve beteg az asszony, azóta ő főz, takarít, mos, a kisfiú pedig a bevásárló. Akármilyen fáradt, mosolyogva, kedélyesen megy haza és készíti a vacsorát. De nem tart ez örökké, meggyógyul az asszonya és akkor könnyebb lesz az élete.

— A szén is megjavul — vigasztalom. Nevet ezen. Ez a két fájdalma van, de maga is szilárdan hisz benne, hogy rövidesen gyógyulás következik.

Ahogy megyünk, vasutasok jönnek szembe velünk. Mindenkinek megadja a megillető tiszteletet, keményen tiszteleg a magasabb rangúaknak.

Megkockáztatom:

— Maga is a ritkaságok közé tartozik elvtárs. A masiniszták, fűtők, nemigen tisztelegnek.

Rámcsodálkozik. Erről nem tud. És nevetve jegyzi meg:

— Ha birom 16 órán keresztül lapátolni a szenet, csak meg tudom emelni a karomat ha va-



sutas társam jön velem szembe.

Elbúcsúzunk egymástól. Eltűnik a hétköznap nyüzsgő áradatában.

Drevenya András a hétköznapok hőse.

(—)

Dühöngő hóviharban, hófuvásban a tapolcai vonalon

Pénteken este 20 óra tájban hideg szélroham söpört végig a bakonyi hegyek fölött. A szél a hegyoldalakra, szántóföldekre lerakódott havat felkapta és magával ragadta. A vasúti töltés bevágásában hamarosan 3—400 méter hosszú 1.5 méter magas hótorlaszok keletkeztek.

A tapolcai fővonat pályaőrei ideiében jelezték a veszélyt. A szombathelyi igazgatóság főmenetirányítója késedelem nélkül intézkedett, hogy pályamunkásokat irányítsanak a hótorlaszokkal veszélyeztetett területekre. A Vasúti Főosztály főmenetirányítója is azonnal utasítást adott: Székesfehérvárról indítsák útnak a tapolcai fővonalra a hótörő menetet.

Jéggé fagy a hótörők ruhája

Egy negyed óra sem telt el, amióta *Prohászka Andor* sztahanovista pályamester leadta a vészjelzést a tapolcai fővonalon, a székesfehérvári fűtőházból máris kijárt *Horváth István* ifjúmunkás mozdonyvezető és *Farkas II. József* fűtő 324—823 számú mozdonya. A gép elé Klima-rendszerű hóekét kapcsolták. *Jakab Ferenc* ifjúmunkás hóeke-kezelő feszülten figyelt a pályára. A fehér hó még így, az éjszakai sötétben is világított. Vánszorvakat, talpfákat nem láttak, mert a vasúti töltést vastagon beborította a hó. A szél befújta a havat a mozdonyvezető állására és hamarosan jéggé fagyott a fiatal hótörők ruhája. De ők nem riadtak vissza. Tudták, hogy most az ő kezükben van letéve a székesfehérvár-tapolcai fővonal sorsa: vagy áttörik a hóakadályokat, vagy reggel már nem indulhatnak útjukra a személyszállító és tehervonatok...

Ezen az éjszakán Polgárdiig jutottak. Teljesen céltalannak látszott munkájuk, mert amerre elhaladtak és megtisztították a pályát, a hóvihar újra behordta a töltést. Csak hajnalban, amikor a vihar ereje kissé alábbhagyott, folytathatták útjukat.

De közben a fővonal többi állomásán is szerényen folyt a munka. Balatonfüredről 30 tagú pályamunkás-brigád indult útnak Prohászka főpályamester irányításával. Sok pályamunkás a környékről önként jött a töltésre. Nem hívta őket senki, hiszen olyan hirtelen jött a hóvihar, hogy értesítésre nem is lett volna már idő, de ők mégis eljöttek. Veszélyben a forgalom és ők tudják, mi a kötelességük.

Szívükben forróság

A fagyos hó nehezen engedelmeskedik a pályamunkások lapátjainak. Gyakran kell csákányozni. *Győri Imre* és *Varga László* fiatalok keményen forgatják a csákányt. A nagy hidegben, szélben arcuk kipirosodott, kezüket marta a hideg, de a szívükben forróság volt: üzte, hajtotta őket az akarat, hogy minél gyorsabban felszabadítsák a vonalat, eltakarítsák az akadályokat.

Zánka-Köveskál és Dörgicse-Akali dolgozó parasztjai, amikor a tanács kihirdette, hogy hóakadály van a vasúton, ásóval, csákánnyal a vállukon kivonultak a töltésre, hogy ott együtt a vasutasokkal, vállvetve, közösen hárítsák el a hóakadályokat. Fiatalok és öregek hajnal óta lapátolják a havat, a gyerekek pedig forró teával kínálják a dolgozókat.

Áttörik a hóakadályt

Délfelé sebesen viharzik végig a hír a töltésen: jönnek a székesfehérvári fiatalok, nagyteljesítményű hótörőt hoznak. A távolban feltűnt Horváth Istvánék mozdonya. A hóeke hatalmas acéllapátjai könnyedén szelik a havat. Még egy utolsó erőfeszítés és áttörték a hóakadályt.

12.30-at mutatott az óra, amikor a felszabadított fehérvár-tapolcai fővonalon áthaladt az első személyvonat. A mozdonyvezető keményen tisztelgett a lapátjaikra, csákányaikra támaszkodó pályamunkásoknak..

A dudari bányászokért

De nemcsak a tapolcai fővonalon vívtak hősies harcot a vasutas dolgozók a hóval, hanem a Dunántúl és különösen Veszprémmegye többi vasútvonalain is. A férfiak mellett a nők is becsülettel megállták helyüket ebben a harcban. A veszprémi vasutasok büszkén emlegetik *Vörös Júlia* és *Sziráki Erzsébet* nevét, akik önként vállalkoztak arra, hogy éjszaka, hófúvásban, amikor a töltést vastagon beborítja a hó és a talpfákat csúszós jég borítja, gyalog bejárják a gondjaikra bízott vonalszakaszt és jelentik a helyzetet. A hideg szél szinte csontjukig hatolt, de a két lány nem adta fel a harcot. Sokan mondogatták nekik az őrházakban, hogy *üljenek már le egy keveset*, de ők így válaszoltak:

— Ha mi nem jelentjük időnként a hóakadályt, könnyen megakadhat a dudari bánya forgalma.

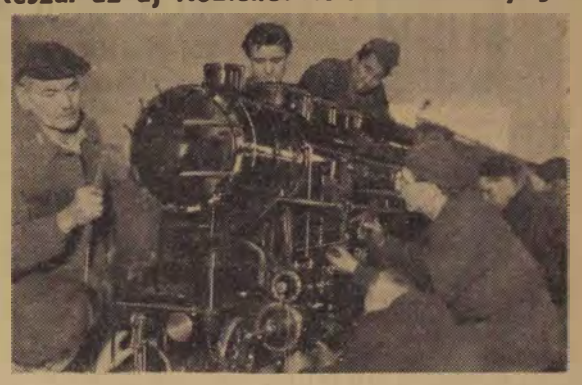
És mentek tovább. A dudaribánya forgalma egy percre sem állt meg. Minden vonat előtt hótörőmenet közlekedett, de folyamatosan, szinte percnyi pontossággal tudták a vasutasok a bányába beállítani az üres kocsikat és továbbítani a rakottakat.

Ezekben a napokban sok vasutas hőstett született. A vasutasok ismét bebizonyították, hogy kemény, önfeláldozó helytállással küzdenek a téli forgalom nehézségeivel szemben.

Újtípusú személykocsik gyártását kezdik meg

A *Wilhelm Pieck Vagongyár* tervezői befejezték a „helyi" forgalom számára gyártandó új személykocsitípus tervezését. Az első mintadarabot a Győrött elkészült tervek alapján a *Dunakeszi Vagongyár* készíti el. Az új vasúti személykocsi elsősorban a munkahelyükre utazó dolgozók szállítását szolgálja a nagy ipari városok útvonalain. Az ajtók újszerű elhelyezése, a kocsi sülyesztett alváza megkönnyíti a gyors ki- és beszállást. Bár a kocsik „*fapados*" jelzéssel közlekednek, párnás kivitelűek. Az utasok kényelmét villamos és gőzfűtőtestek, valamint légcserélőberendezések biztosítják.

Készül az új Közlekedési Múzeum anyaga



A háború alatt tönkrement Közlekedési Múzeum anyagát felújítják s a múzeumot új helyen újra megnyitják. A múzeum sérült mozdonymodelljeit a Landler-üzemben javítják ki. Képünkön az egyik 424-es mozdonymodellen az utolsó simításokat végzik.

(Kovács G. felv.)

AZ ÚJSZÁSZI VASUTASOK KÖZÖTT

— Jól emlékszem arra, amikor a határban terpeszkedő Orczy-birtokon mint „cselédek" dolgoztak a mostani Szabadság és Béke termelőszövetkezetek tagjai — emlékezik *Bakó Kálmán* elvtárs, Újszász állomás főnöke.

Az állomásfőnök a községi tanács VB-tagja

Büszkén mondja el *Bakó* elvtárs, hogy mint a község tanácsának végrehajtóbizottsági tagja együtt él a két tszcs-vel és az egyéni gazdálkodókkal.

— Hogyne élnék együtt velük, amikor az egymásrautaltság összefűz bennünket. Mi szállítjuk a parasztságnak a vetőmagot, a műtrágyát, a szerszámot, építőanyagot és sok egyebet. A termés betakarításakor, de máskor is az újszászi földművesszövetkezet a legnagyobb szállítótársunk. Nekem, a tanács végrehajtóbizottsági tagjának elsősorban az a kötelességem, — de meggyőződésem is — hogy a parasztság igényeit kielégítsem és ha kell, harcoljak is értük. De mint állomásfőnök kötelességem az állomás tervszerű munkájával a jó szállítást is biztosítani. Nálunk sohasem fordulhat elő, hogy az állomásfőnök és a végrehajtóbizottsági tag között bármily ellentét is legyen — teszi hozzá mosolyogva — mert egy személyben mind a kettő vagyok.

A községben termelt zöldségfélék elszállítását ugyancsak tervszerint végezték. Friss áruikat a budapesti dolgozók reggelenkint mindig a piacaikon találhatták. A hatvani, a vámosgyörki vonalról és Szolnok felől Budapest felé áramló egy

— Akkor az állomás dolgozói a földbirtokosnak kiszolgáltatottjai és kiszolgálói voltak — fűzi tovább gondolatait — most pedig segítik a föld igazi tulajdonosait.

„Ha igéretből hidat lehetne építeni"

Nehezen panaszkodnak az újszászi vasutasok. Csak unszolásra mondják el, hogy az állomásukkal szemben levő községből a naponta munkába igyekvő több, mint kétezer dolgozó a kocsik alatt és azokon keresztül bukdácsol, hogy vonatjához jusson. Az igért felüljáró hidat régen megtervezték és a helyét is kijelölték már. *„Ha igéretből hidat lehetne építeni, abból már tíz hidravaló is kitelne"* — mondják az újszászi vasutasok. Lassan feloldódik a nyelvük, elmondják azt is, hogy közel öt és félezer tüzelőutalvány van az újszászi vasutasok birtokában, de hiába sürgette az állomás a dorogi, a nagybátonyi és a szuhakállói szertárakat, mégsem küldenek szenet. Az utalványok pedig vajmi kevés kalóriát nyujtanak.

Ami joggal fáj az újszászi dolgozóknak

Régi fájó pontja még az újszászi vasutas dolgozóknak, hogy helytállásukért még sohasem tartották őket jutalomra érdemesnek. A *„Szocialista vasútért"*-ban is csak a nagyállomások jutalmazásáról olvasnak. Pedig ha a kisebb állomások nem dolgoznának jól, akkor a nagyállomások nem érhettek volna el olyan szép eredményeket, mint amilyeneket elértek.

— Irja meg elvtárs az újságban, hogy mi tudjuk a kötelességünket és bízunk abban, hogy azon az őrhelyen, ahová a népi demokrácia bennünket állított, továbbra is megálljuk helyünket. De bízunk abban is, hogy jó munkánk eredményeképpen a kormányprogramm megvalósítása ezeket a hibákat is megszünteti — mondja búcsúzóul *Bakó Kálmán* elvtárs.

„A mai ebéd jó és elegendő volt"



Üzemi étkezdéink életéből

Az Északi Járműjavító ÜV. tiszta, barátságos étkezdéjében a linóleummal borított asztalok mellett jóízűen falatoznak a dolgozók. A tányérokról gyorsan fogy az étel, az arcok elégedettséget tükröznek. Nehéz elképzelni, hogy még néhány hónappal ezelőtt ezek az arcok mind bosszusak voltak ebédidőben. A Járműjavítóban nem volt étkezde, a konyhánál hosszú sorokban várakoztak a dolgozók. Az ételt ott helyben, állva fogyasztották el, vagy a különböző műhelyek gépeit használták „asztalnak".

Amiről a panaszkönyv „mesél"

Ezt az áldatlan állapotot megszüntette az új étkezde. De azért bosszuságra maradt még ok ezután is. Legtöbbet „mesélhetne" erről a panaszkönyv. Lapozzunk benne: 1953 október 20. *„Ha a dolgozóknak konyhát létesítettek, akkor ott ételt és ne mosogyizet tálaljanak jel"*. *Kovács Károlyné*, és még számtalan aláírás a leves minőségét ostorozta. Ez a panasz közel 600 üzemi étkezbetésben részvevő dolgozó érzelmét fejezte ki. Dicséretére szolgál mind a felelős elvtársaknak, mind a konyha dolgozóinak, hogy helyesen fogadták a dolgozók bírálatát. Október 22-én már ezt olvashatjuk: *„A mai ebéd jó volt és elegendő"*. Aláírás: *Bozai, Berkó*. Később: *„Az utóbbi időben (egy hónap) az ebéd minősége javult. Remélem ez folytatódni fog. Kiss Elemér."*

A panaszkönyv lapjai azt bizonyítják, hogy rövid idő alatt jelentős változás történt az ételek minőségében. Az üzemi bizottság elnöke, *Surmann Imre* elvtárs és a IT-felelős, *Ulrich Erzsébet* mondotta el a változás történetét.

A konyhai dolgozók közül — a szakszervezet és az üzemi bizottság javaslatára — leváltották azokat, akik lelkiismeretlen munkát végeztek. Ilyen volt például a beszerző — *Mezeiné*. Helyére *Fogel* elvtársat állították. Hasonlóképpen a régi szakácsot is leváltották. Az új elvtársak már nem nyugodtak bele a nyersanyagellátás régi „szokásába" sem, amikor az illetékes szervek hús helyett csak konzervet vagy kolbászt utaltak ki a dolgozók részére.

Tovább javul az ételek minősége

Az ellátószervekkel folytatott eredményes vitát, a beszerzett anyagok lelkiismeretes kezelését és elkészítését tükrözik a panaszkönyvbe bejegyzett dicsérő sorok. Az étel ma már nemcsak ízletes, hanem változatos is. Nézzük a heti étrendet: 11-én: bableves, burgonyás tészta. 12-én: zöldségleves, pörkölt, borsófőzelék. 13-án: húsleves, párolt káposzta, sülthús-sal. 14-én burgonyaleves, sültészta. 15-én: csontleves, babfőzelék, rántott parizer. 16-án: rakottkáposzta.

Az étkezde dolgozói, együttműködve a vállalat vezetőivel, tovább akarják javítani a minőséget. Ma még elég gyakran előfordul, hogy nem kellően meleg a kitálalt étel. Ez abból adódik, hogy az étkezdét mintegy 200 méter választja el a konyhától. Még ebben az esztendőben a konyhát hozzáépítik az étkezdéhez, de addig is úgy segítenek a panaszon, hogy fűrészporral bélelt ládákat készítenek. Ezek a ládák tartják a meleget, így a szállítás alatt sem tud kihűlni az ebéd.

A járműjavító étkezdéjének dolgozói arra törekednek, hogy minél jobban kielégítsék a dolgozók igényeit és munkájukkal hozzájáruljanak azok jobb ellátásához.

Verseny-értékelés, jutalmazás nélkül

Tudjuk, hogy népgazdaságunkban milyen nagy jelentősége van a forgóeszközökkel való takarékoskodásnak. Ezért ebben az ügyben 1953 szeptember 8-án az igazgatóságok, a MAV Anyagellátási Igazgatósága és a BVKH versenyre hívták ki egymást. A MAV Főkönyvelőség C. osztálya az érdekelt munkahelyeket értesítette is a versenykihívásról. A verseny elérte célját és igen szép eredménnyel járt. A szegedi igazgatóság versenyben résztvevő dolgozói második helyezést nyertek. De jogosan tesszük fel a kérdést: miért késik az értékelés és jutalmazás? Kérdéseinkre eddig kitérő válaszokat kaptunk. Kérdezzük azt is, hogy vajjon az egészséges versenyszellemet szolgálja-e az a nemtörődömség, amelyben a verseny legjobbjait részesítik?

Dolgozóink azzal, hogy a versenyben jelentős eredményeket értek el, részesei lettek a kormányprogramm végrehajtásának. De azok, akik bürokratikusan, vagy más módon igyekeznek dolgozóink versenylendületét akadályozni, a kormányprogramm végrehajtását akadályozzák. Ez a mi véleményünk. Halljuk most már a megbírálttak véleményét is!

Hegedüs Jenő ÜB-elnök
MAV Igazgatóság Szeged



Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói néhány hónappal ezelőtt még az udvaron vagy a műhelyekben fogyasztották el ebédjüket. Ma korszerű ebédlő áll a dolgozók rendelkezésére.

(Kovács G. felv.)

Kovács László tolatásvezető felesége — tszcs-tag

— *Jó nyarunk volt és jól fizetett a kis földecskénk. Igaz, hogy szorgalmasan is dolgoztunk* — beszélt elégedetten *Kovács Lászlóné*, a hatvani Gorkij termelőszövetkezeti csoport tagja. Hatvan állomás tolatásvezetőjének felesége.

Majd büszkén mondta el, hogy egyéb termények mellett 11 mázsa gabona és két szekér tengeri és sok egyéb volt a keresete. Emellett hat mázsa gabonával, 217 kilogramm tengerivel, 100 kilogramm napraforgómaggal és egyéb javakkal államunkkal szembeni kötelezettségét is teljesítette.

Kovács László tolatásvezető azelőtt feleségével együtt művelte meg három hold földjüket.

— *Igaz, hogy ketten is dolgoztunk rajta, néha még külön segítséget is hívtunk, de ha jó esztendő volt, megtaláltuk a számításunkat. De most az asszony a tszcs-ben egyedül keresett annyit a földdel, mint régen keiten. Egyedül annyit, mint én a vasútnál.*

Nehéz volt megállapítani, hogy ezt dicséretképpen, vagy némi sértett hiúsággal mondta-e. Kiderült, hogy inkább az előbbi.

— *Megmondtam a feleségemnek, hogy jó munkájával becsülje meg a földet, ha belép a Gorkij tszcs-be, mert különben nincs értelme. Inkább magam is segítek. Meg is kell dicsérni, mert jó, dolgozott.*

— *Jól dolgoztunk eddig is és ezután is ezt akarjuk. Sokat ígértek nekünk, amikor 1952-ben a Rákóczi tszcs-be lépett be a feleségem. Bizony az ígéretet ott nem váltották be. Most a Gorkijban jobban dolgoztak és több segítséget is kaptunk. A kormány határozatának minden belüjét elolvastam és bizom benne, mert előnyei máris jelentkeznek az adó és a beadások csökkentésében* — fejezte be Kovács elvtárs.

Kovács László elvtárs 1927 óta dolgozik a vasútnál. Mint pályamunkást, akkor a három év letelte előtt elbocsátották, majd újra felvették váltótisztítónak. Most tolatásvezető és a szovjet lökéssorozatos tolatási módszerrel dolgozik. Az állomás vezetői csak jót mondanak róla. A regi rendszerben nehezen élt, csupán a három hold jó anyaföld jelentette számukra az életet. Ezért becsüli Kovács elvtárs annyira a földet. Ezért intette erre feleségét is, amikor a Gorkijba belépett. Ezért segített feleségének és együttal a termelőszövetkezeti csoportnak is, amikor a munka dandára hívta.

Kovács Lászlóné nemcsak jó tszcs-tag, de jó vasutas feleség is. Éberen őrködik azon, hogy férje mindig kipihenten végezhesse felelősségteljes tolatásvezetői munkáját.

— *A vasutnál csak kipihent és jól ellátott ember végezhet el hiba nélkül a munkáját. Tessék elhinni, ha jó az ellátás, jobb a vasúti munka is* — mondta meggyőződéssel Kovácsné.

A Rákosi Mátyás-u. 64. számú ház egy szorgalmas vasutas és tszcs-tag feleség tiszta házatája. Az ólban sertés röfög tekintélyes, mély hangon. A jelek arra vallanak, hogy jövőre kettő röfög majd ott. Az udvaron baromfiak kapirgálnak. A nyugodt kiegyensúlyozottság a jó vasutas és tszcs-tag feleség együttes jó munkáját bizonyítja.



A prágai Sokolovo Művek tervezői, technikusai és munkásai a közelmultban megépítették első Diesel-elektromos mozdonyukat.

1400 KONCERT

Vasutas dolgozók ezrei a Máv szimfónikusok hangversenyein

Adagio... Figyelő. szomjas tekintetek követik *Lukács Miklós* karnagy pálcáját. A pálca intése nyomán panaszos, szomorú dallam indul el a tubán és a brácsákon. Egy hős érkezett el végső órájához, neki szól a gyász. *Richard Wagner*, a XIX. század zenei romantikájának legnagyobb mestere ez a hős és elmondhatjuk: nehéz volna méltóbb, maradandóbb síremléket elképzelni az utóromantikus és wagneriánus *Bruckner* szimfóniájánál. Fájdalom és vigasz váltakoznak egymással s az ellentétet alig oldja fel a tételzáró kiengesztelődés. A gigantikus erejű, hatalmas feszültséget hozó *scherzo* következik.

A *Zeneakadémia* zsúfolt nagytermében vagyunk; ezredmagunkkal a legjobb értelemben vett zenei ismeretterjesztés részesei. A közel kilencventagú zenekar bátor, kezdeményező szellemét s a vezetőség buzgalmát dicséri, hogy a méltatlanul elhanyagolt osztrák mestert, Brucknert elővették a régiségtárból és letörölték róla a port.

Visky János népies hangvételű hegedűversenyét a szerző elismerését kiváltó módon, az eszmei mondanivaló, a lírai és drámai tartalom tudással és biztos muzsikusösztönnel eltalált hangsúlyozásával *Zareczky Endre* adja elő.

Mikor a szünetben a hallottakról vitatkozunk, szinte fölöslegesnek tűnik a közvéleménykutatás. Az elragadtatás jelzői, bármily őszinték is, nem túlváltozatosak.

— *Nagyon szép volt!* — nyilatkozik *Asztalos* MÁV-főmérnök, *Sági* főtanácsos, *Schneider* főintéző, s ugyanezt mondja *Vályi Nagy Lajos* fogtechnikus is, azzal a különbséggel, hogy az ő figyelmét nem az adagio, hanem a szimfóniát lezáró finálé ragadta meg a legjobban.

Számában is egyre tekintélyesebbé válik az a vasutas közönség, amely a *MÁV Szimfónikusok* estéin ismerkedik a muzsika klasszikusaival, a hazai, a szovjet, a népi demokratikus és haladó nyugati zeneszerzők alkotásaival.

Országos első...

A vasutas dolgozók érdeklődésének kielégítésére 1945-ben alakult a zenekar. Kezdetben csak könnyűzenei igénnyel lépett fel. Felkereste a műhelyeket, a termelő egységeket. 1948 meghozta a zenekar életének nagy fordulatát. Megnyerte az öntevékeny művészeti együttesek országos versenyének első díját s ettől kezdve mint *hivatásos szimfónikus zenekar* folytatja munkáját.

Összetétel szerint: a zenekar tagjainak hatvan százaléka vasutas, akik itt szerezték, fejlesztették tudásukat. Tizen közülük a tanári oklevelet is megszerezték. A zenekar gazdag tevékenységére jellemző, hogy a mult évben *tizenhat bérleti, nyolc ifjúsági, tizenkét rádió-, harminchat üzemi hangversenyt* s a *Gördülő Opera keretében évi száz operaelőadást adott*. Megalakulása óta az *1400-ik koncerthez* jutott el. Nagy kedvezmény, hogy az olcsón megállapított belépődíjakból a *vasutas közönség ötven százalék engedményt kap*. A budapesti hangversenyek bérlőinek 90 százaléka, mintegy 1000 ember, vasutas.

Eperjes elvtárs, zenekari főnök sok-sok vasutas dolgozó levelét őrzi, akik hálásak a kapott élményért, az örömért, amit a zene szerez. Mi sem mutatja jobban a zenekarnak a széles vasutas dolgozó tömegekkel való kapcsolatát, mint ezek a levelek. A kapcsolat főleg azokon *az üzemi hangversenyeken* jön létre, melyeket a zenekar kint a munkahelyeken rendez. Harminchat üzemi hangversenyt rendeztek az elmult évben a MÁV Szimfónikusok a munkahelyeken, üzemekben. A harminchat hangversenyt mintegy 20.000 vasutas dolgozó hallgatta végig. Több nagysikerű koncert zajlott le a *Landler Jenő Járműjavítóban*, az *Északi Járműjavítóban*, a *MÁV-kórházban* (különösen hasznos hangversenyek ezek, mert a zene idegnyugtató hatása elősegíti a gyógyulást), a *Hídmühelyben*, a *ferencvárosi kultúrházban*, vidéken *Kaposvárott, Szombathelyen, Ózdon* stb.

Ebben az esztendőben *még nagyobb súlyt helyeznek az üzemi hangversenyekre, még több üzemet keresnek fel, hogy szórakoztassák, zeneileg műveljék a vasutas dolgozókat*.

Lukács Miklós vezető karnagyon kívül az elért eredményekért dicséret, elismerés illeti a zenekar másik vezetőjét: *Pécsi István* karmestert is. A vasutas dolgozók legyenek büszkék erre a kebelükből kinőtt, nemzetközi viszonylatban is kiváló zenei testületre. Népszerűsítsék munkástársaik körében a zenekar teljesítményeit. Ez lesz a legszebb jutalom, amit nagyon várnak a MÁV Szimfónikusok, azért a szép, művészi élményért, nemes szórakozásért, amiben a dolgozókat részesítik.

Remete László.

ÜTKÖZŐ

HIDEG GÉP

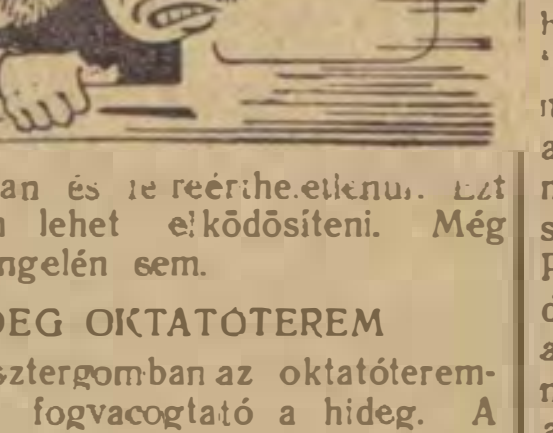
A 7374-es vonat a 324.123-as hideg gépe vitte. A hideg gép kisérőjét, Soós Dezsőt hidegen hagyta a rábízott feladat és átment a vonatgépre melegedni. Útközben a magára hagyott hideg gép elvesztette az egyik ütközőjét. Csak azért említjük



meg a dolgot, mert az „Ütköző"-t az ilyen esetek igen melegen érdeklik.

HIDEG TÉNYEK

Csengele állomásra sűrű köd borult. A mozdonyszemélyzet hiába erőltette a szemét, nem látta a jelzéseket. Miért? Mert Csengelén nappali jelzőeszközöket használtak, holott ilyenkor éjszakai jelzőeszközöket kell használni. Ezt így írja elő az utasítás. Mégpedig ha áram-



zottan és [illegible]. Ezt nem lehet elködösíteni. Még Csengelén sem.

HIDEG OKTATÓTEREM

Esztergomban az oktatóteremben fogvacogtató a hideg. A rendkívül magas termet nem fűti át a benne lévő vaskályha. Cserépkályha kellene. Volt is benne, csakhogy a pályafenn-



tartási főnökség lebontatta és fagyos közönnyel viseltetik a bírálatok iránt.

Levelezőink írják

A kiküldetési díjakból már a raktárt is felépíthették volna

Veszprém város gyors fejlődésével állomásunk lépést tartani nehezen tud. Különösen áruraktárunk kis befogadóképessége jelent akadályt. A feladási árukat a leadási áruktól elválasztani gyakran lehetetlen, az áru feltorlódik, elhelyezése rendszertelenné válik és értékes áruk kerülnek a szabadba. Ezért van a sok árusérülés, dézsmálás és az ebből folyó kártérítési ügyekben a sok jegyzőkönyvezés.

Közel nyolc év óta egymást követték a vasúti főosztályi és igazgatósági bizottságok. Méregették, lépegették, kalkulálták és ígérgették s azután hazamentek. De ettől áruraktárunk egy milliméterrel sem lett nagyobb. Egyízben már feljegyzést készítettünk azzal a céllal, hogy megállapíthassuk, vajjon a kiküldetési díjakból nem lehetett volna-e a raktárt bővíteni.

Jó alkalom kínálkozott bővítésre a közelmultban, amikor az itteni „Tüzép" rakterületét a MÁV-nak visszaadta. Nyomban értesítettük a szombathelyi igazgatóságot és feszült figyelemmel vártuk a fejleményeket. Az eredmény az, hogy a vasút helyett a veszprémi „Fűszért" tárolja áruit a szóbanforgó raktárban.

Ezek után felvetődik a kérdés: vajjon felsőbbségünk akar-e ezen a káros állapoton segíteni, vagy pedig a jövőben is csak egyes központi dolgozóknak biztos napidíj forrásául akarják-e a lehetetlen állapotokat fenntartani. Nem érthetünk egyet azokkal, akik közömbösen nézik a nagy népgazdasági kárt, amelyért felelni saját hibánkon kívül nem tudunk.

Lesz János állomásfőnök,
Veszprém, Állomás

„A magasabb vezetés érvényesítse az egyenlő elbánás elvét"

Régi és fájó sérelmünk, de nyilvánvalóan más kis- és középállomások dolgozóinak is, hogy amikor elismerésre és jutalmazásra kerül sor, rólunk mindig megfeledkeznek. Mintha az az elv érvényesülne, hogy mienk a munka, a nagy állomásoké a dicsőség és a jutalom. Pedig a közép- és kisállomások dolgozói éppen úgy küzdöttek az őszi és téli forgalom lebonyolításáért, mint a nagy és az úgynevezett „fejállomások". Ha például Szajol állomás dolgozói nem végeztek volna jó munkát, a nagyállomások sem érhettek volna el olyan jó eredményeket, amelyekért a jutalmakat kapták.

Nem kérünk mi mást, csak azt, hogy a mi dolgozóink eredményeit is ismerjék el és a magasabb vezetés az egyenlő elbírálás elvét az eddigieknél fokozottabban érvényesítse.

Hasonló hibáért kell megbírálni lapunkat, a „Szocialista vasútért"-ot is, mert a közép- és kisállomások dolgozóit egyáltalán nem, vagy csak alig említi meg. Pedig ha lapunk többet foglalkozna a kisállomások dolgozóinak sokszor hősies erőfeszítéseivel, dolgozóink még nagyobb szeretetet és érdeklődést tanusítanának iránta.

Zajac András ÜB-elnök
Szajol

★

(Szerkesztőségünk a szajoli vasutas elvtársak bírálatát magáévá teszi, s ettől a számunktól kezdve rendszeresebben foglalkozunk a kisállomások problémáival. Szerk.)

A „létszámkérdést" ne papiron intézzék

A kaposvári pályafenntartási főnökség dolgozói népi demokráciánk gondoskodásának eredményeképpen három évvel ezelőtt szépen felszerelt fürdőt kaptak. Örültek annak, hogy munka után tisztán, frissen mehettek haza családjukhoz. A párt- és kormányhatározat után azt várnánk, hogy a szociális igények kielégítése nálunk is továbbfejlődjék. Ezzel szemben az történt, hogy felsőbb rendelkezésre a fürdő tisztántartásával foglalkozó dolgozónkat más munkára osztották be.

Nekünk pedig nem mindegy, hogy szép fürdőinket tisztogatják-e, vagy sem. De nem mindegy az sem, hogy étkező és melegedő helyiségünkben hidegben és szemétben kell-e elfogyasztanunk ebédünket, vagy sem.

Elvárnánk, hogy a létszámkérdést ne papiron intézzék, hanem úgy, hogy a dolgozók annak ne vallják kárát.

Varga István
munkavédelmi felelős
Kaposvár

KÉRDEZZ — Felelünk rá

A dolgozók — főként a járműjavító üzemi vállalatoktól — többször fordultak hozzánk azzal a kérdéssel, hogyan történik az áramszolgáltatási zavarokból adódó munkaidő-kiesések bérezése. Az erről szóló minisztertanácsi határozatot (509/11—1953. sz.) az alábbiakban ismertetjük, kiegészítve azokkal a szempontokkal, amelyek a vasút sajátos helyzetét tekintve a rendelet alkalmazásánál szükségesek. Megjegyezzük, hogy a dolgozók közérdekű kérdéseire, problémáira a jövőben is lapunk hasábjain adjuk meg a választ.

A minisztertanácsi határozat kimondja, hogy ha az áramszolgáltatási zavar miatt kieső munkaidő a 16 órát nem haladja meg egy hónap alatt, akkor a kieső órákra járó bért *időbérrel* kell elszámolni. Ugyancsak *időbérrel* kell elszámolni a munkaidőkiesést akkor is, ha ez ugyan meghaladja a 16 órát, de a dolgozók *túlórával pótolni tudják a kiesett keresetet*. Amennyiben a kiesés több mint 16 óra s a dolgozók nem tudják túlórával pótolni, akkor *darabbéres dolgozóknál* a személyi kategóriának megfelelő *darabbéres bértétel 100 százalékát* kell kifizetni, az időbéres dolgozóknál pedig *időbérrel* kell elszámolni a kiesett időt, függetlenül attól, hogy azt a dolgozók hol töltötték el. A vasútnál az áramszolgáltatási zavarokról olyan *nyilvántartást kell vezetni*, amelyből pontosan meg lehet állapítani a kieső munkaórák számát.

A minisztertanácsi határozat intézkedik arról is, mi történik a prémiummal akkor, ha az áramszolgáltatási zavarok befolyásolták a vállalat tervteljesítését. Eszerint a prémium kifizetése szempontjából a tényleges tervteljesítést a rendkívüli áramkiesésből adódó állási órák számával *módosítani kell*. A vasútnál az áramszünet miatt előálló tervlemaradások okozta kizárás feloldására és a 100 százalékos teljesítésért járó prémium kifizetésére az illetékes szakosztály és a munkaügyi szakosztály javaslatára, a főosztályvezető előterjesztésére, a miniszter ad engedélyt.

Kimondja a rendelet azt is, hogy amennyiben a vállalat negyedéves tervét a rendkívüli áramszüneteltetésből adódó állásórák beszámításával teljesítette, illetve túlteljesítette, akkor a negyedév végén esedékes prémiumot kell kifizetni. Ez a rendelkezés a vasútnál kizárólag a 7/D. osztályra és a járműjavító vállalatokra vonatkozik. Az áramszolgáltatási zavarok miatti termeléskiesés pótlására *túlórát is el lehet rendelni.*

Élénk élet a ferencvárosi vasutas-klubban



A ferencvárosi vasutas sakkozók gyakran látnak vendégül más egyesületekhez tartozó versenyzőket új kultúrházuk klubhelyiségében. Képünk: mérkőzés a postás és vasutas sakkozók között.

(Kovács G. felv.)

Utasok beszélgetnek

Egy óra telhetett el azóta, hogy magunk mögött hagytuk a pályaudvart. Hatan ültünk a kupéban: egy idős, őszhajú nénike — az unokáját kísérte a veszprémi egyetemre, mellette nagybajuszú bácsi terpeszkedett, oldalán a feleségével. Magas, erős asszony, harsogó hanggal, ellentmondást nem tűrő tekintettel. Ez a tekintet egyébként most dühösen szegeződött a „szerencsétlenségére" éppen vele szemben ülő vasutasra. Ő volt a „célpont". Személye — a kupéban ülők előtt — megtestesítette a MÁV-ot. A MÁV pedig nem örvendett túlságos népszerűségnek az utasok között. Minden okuk megvolt rá. Az 1802-es gyorsvonat — melyen e történet íródott — induláskor, 6.13-kor még csak benn sem állt a csarnokban. Jó 7 perc késéssel tolatták be, aztán még álldogált vagy 10 percet, amig végül is megindult. Megindult... lassan, nyugodtan, mint valami személyvonat. És állomásról állomásra mindig csak néhány perccel, de addig toldotta a késést, amig végül is óra, sőt több mint egy óra lett belőle.

A termetes asszonyság — le nem véve szikrázó tekintetét a vasutasról — az urához beszélt: miért hívják ezt gyorsvonatnak? Hogy többe kerüljön? Más különbség nincs, éppen annyi idő alatt érünk haza, mint a személy-lyel!

— Na, nem éppen — vágott közbe az eddig csendesen üldögélő unoka — a személy is késik, a multkor azzal mentem.... És folyt a beszélgetés a késésekről, az állandóan és váratlanul változó menetrendről, a szénről — ami ludas a dologban, de arra sem lehet mindent ráfogni stb. Pergett az asszony nyelve, néha rákontrázott a férje, az unokát kísérő nénike helyeslően bólogatott — csak ketten hallgattunk: a vasutas elvtárs és én. Talán mind a ketten egyre gondoltunk — egy-egy ilyen késés milyen sokat ront a vasút dolgozóinak tekintélyén, mennyi bosszúságot okoz, hány dolgozó késik el munkahelyéről, nem is beszélve arról a pénzről, ami egy ilyen késés miatt veszendőbe megy.

Nehéz volt állni a rosszaló tekinteteket, talán azért is, mert nem volt egész tiszta a lelküsmeret: mondhatjuk-e azt, hogy minden vasutas teljes szívével és tudásával harcol a késések ellen? Azt hiszem, nem. Ezért volna egy szerény kérésem: arra kérek minden vasutast, hallgasson egyszer végig egy ilyen beszélgetést...

B. G.

Az üzemi konyha alapjait lerakták — de úgy is maradt

Nagyon jólesett Oroszlány állomás dolgozóinak, hogy a „Szocialista Vasútért" multévi 46. száma nehéz helyzetükkel foglalkozott.

A szóbanforgó cikk üzemi étkeztetésünk hibáit tárta fel. Hatására egy kis fellendülés volt észlelhető. Az üzemi konyha alapjait le is rakták, és körülbelül két hétig 10—15 dolgozó sérénykedett állomásunkon. Majd ebben az ügyben mind nagyobb lett a csend. Mindössze az történt, hogy naponta egy-egy bizottság szállt ki, de végül ezek is elmaradtak, és így üzemi konyhánk december 31-re való felépítése ismét csak ígéret maradt.

Egy személyes, de jellemző sérelemre szeretném az illetékesek figyelmét felhívni a nemrég kapott természetbeni lakásom ügyében. A felépült négy egyforma lakás bérét háromféleképpen állapították meg. Az eredeti lakók 35 forintot, az egy éve beköltözött állomásfőnök elvtárs 60 forintot, és jómagam 110 forint lakbért fizetek.

Véleményem szerint a szombathelyi igazgatóság az üggyel foglalkozó lakásügyi előadójának kevés fogalma lehet az egyenlőség elvéről. Dolgozótársaim azzal igyekeznek megnyugtatni, hogy ez valószínűleg azért van, mert az utóbbi időben vagonban laktam, és a vagon után a felmerült kocsiálláspénzt téríttetik meg velem.

Fenyős János
Oroszlány

KITÜNTETÉS

A népművelési miniszter *Eperjes Ferencnek*, a MÁV Szimfónikus Zenekar főnökének a *„Szocialista Kultúráért"* kitüntető jelvényt adományozta.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83. szám. — Telefon: 228—895 428—317 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—45. Kiadóhivatal VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 4. SZAM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JANUAR 23.



A Budapesti Elővárosi Vasútak dolgozói fegyelmezett, kemény munkával a legzordabb téli napokon is biztosították a zavartalan forgalmat. A MÁV naponta a dolgozók tömegeit szállítja a pestkörnyéki városokból, utasforgalma a mult hónapban meghaladta a hétmilliót. (Kovács G. felv.)

Olyan pártvezetőséget válasszunk, amely minden cselekedetével a párt politikáját, a dolgozók ügyét szolgálja

Pártunk Központi Vezetősége január 14-én nyilvánosságra hozta a pártvezetőségek újjáválasztásáról szóló határozatát. A vezetőségek ujjáválasztása mindig fontos esemény a pártszervezetek életében. A pártszervezetek értékelik az előző választás óta eltelt idő alatt végzett munkájukat, feltárják a hibákat, megvitatják a pártmunka megjavítása érdekében elvégzendő feladatokat. A vezetőségek újjáválasztása újabb lendületet ad a pártmunkának, melynek során fokozódik a párttagság aktivitása, tovább fejlődik a párton belüli demokrácia, szorosabbá válik a kapcsolat a pártszervezetek és a pártonkívüli dolgozók között. Mindez azt eredményezi hogy erősödnek a pártszervezetek, új erővel, új lendülettel látnak a hibák kijavításához, a pártmunka megjavításához.

Mint mindenütt az országban, így a vasúton is egyre jobban foglalkoznak pártiagok és pártonkívüliek azzal, hogy kik lesznek az új pártvezetőségek tagjai. Ezek a viták igen fontosak, mert a vasutas pártszervezetekben még sok helyen megtalálható az úgynevezett „hivatali szellem". A vezetőségekbe olyan elvtársaknak kell kerülniök, akik iránt mind a párttagok mind a pártonkívüliek bizalommal vannak, akik következetesen harcolnak a párt politikájának végrehajtásáért a kormányprogramm valóraválásáért.

Olyan vezetőségi tagokat kell választani, akik személyes példát mutattak az őszi forgalom sikeres lebonyolításában és a jelenlegi téli forgalomban is példásan kiveszik részüket a vasút szállítási munkájából. A párttagságnak éberen kell őrködni, hogy a pártvezetőségekbe a pártdemokrácia teljes betartásával olyan elvtársak kerüljenek, akiknek párthűségéhez, megbízhatóságához semmi kétség nem fér, akik mindenkor és minden cselekedetükben a párt politikáját, a dolgozók ügyét tartják szemük előtt.

A vezetőségek újjáválasztása elsősorban a párt belső ügye. A vezetőséget a párttagok választják újjá. Hiba lenne azonban azt hinni, hogy a pártonkívüliek véleményét nem kell figyelembe venni. A pártonkívülieknek is érdeke, hogy a szó'gálati helyen jó legyen a politikai munka, a dolgozók mozgósítása a feladatok megoldására. Nemcsak a párttag vasutasok, hanem a vasút minden dolgozójának érdekében harcolnak a pártszervezetek a Központi Vezetőség júniusi és októberi határozatainak végrehajtásáért a kormányprogramm valóraválásáért.

Nem véletlen tehát, hogy a pártonkívüliek is érdeklődéssel fordulnak a vezetőségek újjáválasztása felé, elmondják észrevételeiket, javaslataikat a pártszervezetek munkájának megjavítására. A Déli állomáson például elmondották a pártonkívüliek, hogy két látnának szívesen az új pártvezetőségben. A pártonkívüliek észrevételeinek figyelembevétele szorosabbra fűzi a pártszervezetek és pártonkívüliek közötti kapcsolatot, növeli a dolgozók bizalmát a pártszervezetek iránt.

Igen helyes, hogy a pártvezetőségek többsége már készíti a vezetőségválasztó taggyűlések beszámolóját. Ez is mutatja, hogy érzik a megtisztelő felelősséget. Megértették, hogy a legutóbbi választás óta eltelt időben a pártszervezet által végzett munkáról, a Központi Vezetőség júniusi és októberi határozatának végrehajtásában elért eredményekről beszámolni megtisztelő kötelességük. Gondos és alapos munkával az egész pártvezetőségnek kell a beszámolókat elkészíteni. A jó beszámoló és a vezetőségválasztás előkészítésével kapcsolatos jó politikai munka előfeltétele annak, hogy a taggyűlésen a párttagság aktivan megvitassa a végzett munkát és a további feladatokat.

A pártvezetőségeknek nagy gondot kell fordítani arra, hogy a beszámoló elkészítésénél figyelembe vegyék azokat a bírálatokat, amelyeket most a párttagok és pártonkívüliek a pártszervezet munkájáról elmondanak. Helyesen járt el a nagykanizsa pártvezetőség, amikor rendszeresen összegyüjtötte a párt csoport értekezleteken elhangzott bírálatokat és azok figyelembevételével készíti el beszámolóját. Több pártszervezetben a pártvezetőségek még nem kezdték meg a taggyűlési beszámoló elkészítését. Feltétlenül szükséges, hogy ezek a pártvezetőségek haladék talanul pótolják lemaradásukat. Biztosítsák, hogy a beszámoló olyan színvonalú legyen, mint amilyent a pártmunka további megjavítása érdekében joggal elvár a pártszervezet tagsága.

A pártvezetőségek újraválasztására olyan időben kerül sor, amikor a vasutas dolgozóknak igen nehéz feladatokat kell megoldani. Az idei tél jóval nagyobb nehézségek leküzdését állította a vasutasok elé, mint a megelőzőek. Ennek ellenére a szállításban nem lehet fennakadás. A vasutas dolgozók is tudják ezt és erejüket megfeszítve harcolnak a forgalom lebonyolításáért. A III. pártkongresszus tiszteletére tömegesen vállalják munkájuk további javítását. A vasutas pártszervezeteknek nagy gondot kell fordítani a III. pártkongresszus tiszteletére tett felajánlások kibontakozására.

Igen helytelen, hogy egyes pártszervezetek beléjé fordulva csak a vezetőségválasztás szervezeti és technikai munkájával foglalkoznak, nem kellő súllyal törődnek a többi feladatokkal, például a politikai munka kérdéseivel, a pártoktatással, tagdíjfizetéssel, a termelés pártellenőrzésével. Ezek az elvtársak nem értik, hogy a vezetőségválasztást jól előkészíteni annyit jelent: minden téren fokozni a párttagok, pártonkívüliek aktivitását. A technikai szervezeti kérdésekkel való foglalkozás még csak a keretet jelenti, az előkészítés tartalmát éppen a jó politikai munka, a dolgozók fokozott mozgósítása adhatja meg.

Enélkül a tartalom nélkül a vezetőségválasztás sikere egyetlen pártszervezetnél sem biztosítható. Csakis a jó előkészítés, a jó politikai munka eredménye lehet hogy a párttagság valóban olyan vezetőséget válasszon, melynek tagjai a pártmunkában, a szakmai munkában élenjárnak, következetes harcot folytatnak a párt politikájának betartásáért. Csak a jó előkészítés, a politikai munka biztosíthatja, hogy a párttagok és pártonkívüliek elmondják javaslataikat a munka megjavítására, támogassák azokkal az újonnan megválasztott vezetőségeket.

Kozári József,
a Vasútpolitikai Főosztály instruktori alosztályának vezetője

Dolgozóink elhatározták: új munkagyőzelmekkel köszöntik az MDP III. kongresszusát

A szocializmus építésének új szakaszába lépünk. Hatalmas távlatok tárultak népünk, munkásosztályunk elé. Pártunk nagy céljai, a kormány programmja, új, nagy győzelmekre lelkesít.

A Magyar Dolgozók Pártja április 18-ra összehívta III. kongresszusát. A pártkongresszus mindig nagyjelentőségű esemény a párt és az egész ország életében. Megmutatja a további utat, újabb biztatást, lendületet ad, eléink tárja teendőinket: miként vihetjük mielőbb sikerre a népjóléti programmját.

Vasutas dolgozóink a párt iránti hűség és szeretet kifejezéséül vállalásokkal köszöntik az MDP III. kongresszusát.

A Szolnoki Járműjavító dolgozói harcba indultak a minőség megjavításáért

A *Szolnoki Járműjavító* dolgozói megbeszélték, hogyan készülhetnek legméltóbban pártunk III. kongresszusára. Egyöntetűen megállapították, hogy *a legfontosabb teendő: a minőség javítása.* A kocsiosztály dolgozói felajánlották, hogy a kongresszus tiszteletére *tíz teherkocsi fővizsgáját és negyven teherkocsi középjavítását* végzik el terven felül. Az alváz és szekrénylakatos brigádok külön felajánlásban vállalták, hogy nagyobb gondot fordítanak az utánjavítási munkákra, különösen a hegesztésekre. A cserejavító részleg művezetői az ellenőrzés kiterjesztését vállalták, mert eddig többször előfordult, hogy a kenőkészülékeket nem gyüjtötték össze, hanem a kályhában elégették. *(Cseh Zoltán,* tudósító)

„A pártkongresszus összehívása új sikerekre ösztönözte dolgozóinkat"

Az új tervév első hónapjaban már eddig is szép sikereket értek el a *Szegedi Felépítményi- és Vasanyagjavító ÜV* dolgozói. Az a cél vezette őket, hogy tavalyi termelési eredményeiket most, ötéves tervünk döntő évében még fokozzák, s tudták, hogy ehhez az szükséges: *már kezdettől fogva napról napra teljesíteni a tervet.* A munkának új lendületet adott az MDP Központi Vezetőségének közleménye, a III. pártkongresszus összehívásáról. Dolgozóink felismerték az esemény jelentőségét és már eddig is munkasikerekkel bizonyították: odaadó, jó munkával kívánják köszönteni április 18-át. Az egész üzem dolgozói felajánlották, hogy *I. negyedévi tervüket határidő előtt hat nappal. 100 százalékos minőségi munkával befejezik.* Az egyes dolgozókat is új, kimagasló teljesítményekre ösztönözte a kongresszusra történő készülődés. *Makai József* és *Kreiler Károly* 120—120 százalékos eredményt ért el a pályakocsik készítésénél, *Csiga Lajos* és *Bartha Ferenc* kovácsok 140 százalékos teljesítményüket 150 százalékra emelték. Az üzem egyik legjobb részlege, az esztergaműhely sok nehézséggel küzd, elsősorban helyhiánnyal. A műhely dolgozói többízben kérték az üzem központjának, a *Budapesti Felépítményi- és Vasanyagjavítónak* a segítségét és most, a kongresszusi előkészületek kapcsán ismételten kérik ezt. *(Katona Lajos* tudósító.)

A debreceni fűtőház versenyre hívta a nyíregyházi fűtőházat

A debreceni fűtőház dolgozói elhatározták, hogy a kongresszus tiszteletére versenyt kezdenek a nyíregyházi fűtőházzal. A versenyre a fűtőház dolgozói gondosan felkészültek s a megbeszélések alapján a többi között a következőket vállalták:

Fokozott gépkarbantartással szénmegtakarításukat három százalékról 3.2 százalékra emelik. A *Szolojev-módszer* szélesebbkörű alkalmazásával a munkásvonatok ventilási idejét 3 százalékról 2.5 százalékra, a személyszállító vonatok létszámát 5-ről 4.5 százalékra csökkentik. Vállalták ezenkívül napi 2100 tonna túlsúly továbbítását. Az *„500 kilométeres mozgalom"*-ban résztvevő mozdonyaik számát 14-re, napi kilométer teljesítményüket 185-ről 188-ra emelik, az egy mozdony szolgálatképtelenségre eső kilométer teljesítményt 160.000-ről havi 170.000-re emelik.

A társszolgálati ágaknál szorosan együttműködve a munkás- és személyszállító vonatokat világítva és fűtve közlekedtetik. A fűtőház dolgozói vállalásaikkal az I negyedévben 265.000 forint megtakarítást kívánnak elérni, a fiókműhely dolgozói ezenkívül 6500 forint értékű anyagmegtakarítást vállaltak és felajánlották, hogy terven felül elvégeznek egy időszakos javítást s emelik munkájuk minőségét.

Balázs Ferenc munkaérdemrendes sztahanovista főmozdonyvezető készül a pártkongresszusra

A Munka Vörös Zászló Érdemrendjével kitüntetett ferencvárosi fűtőházban *Balázs Ferenc* sztahanovista mozdonyvezető levelet írt társaihoz

— A felszabadulás győzelmes változást hozott életünkben — írja a többi között. — A párt segítségével lehetővé tette, hogy felemelkedjünk a mult rendszer okozta elesettségünkből. Én annakidején nem járhattam iskolába. Ma egészen más a helyzet, mindenki tanulhat, aki akar. Amire gyermekéveimben gondolni sem mertem, az most valóság lett. Fiam az Építőipari Műszaki Egyetem harmadéves hallgatója. Ezt is a pártnak köszönhetem. Én 1951-ben sztahanovista jelvényt, tavaly pedig a III. vasutasnapon a „Szocialista munkáért" kormánykitüntetést kaptam. Ez is bizonyítja, hogy a párt és a kormány mennyire megbecsüli azokat a dolgozókat, akik jól végzik munkájukat.

— Pártéletünk nagy eseményére a III. kongresszusra új tervekkel készülök. A rámbízott mozdonyvezető gyakornokokat ezentúl rendszeresebben tanítom, mint eddig, hogy ők is mielőbb jó mozdonyvezetők legyenek. Elhatároztam azt is, hogy brigádom nevében versenyre hívom az ország valamennyi mozdonybrigádját. Brigádtársaimmal vállaltam, hogy február 1-től a III. pártkongresszus napjáig

500 mázsa szenet takarítunk meg.

Hogy ezt biztosítsuk, havonta öt darab nagyterhelésü szerelvényt továbbítunk. Emellett megfogadjuk azt is, hogy a szocialista megőrzésre átvett 424.021 számú gépünk gondos karbantartásával, figyelmes kezelésével február 1-től a kongresszusig javítási költségünket 50 százalékkal csökkentjük — fejezi be levelét *Balázs Ferenc,* munkaérdemrendes, sztahanovista főmozdonyvezető.

Határidő előtt 14 nappal befejezi negyedévi tervét az Épületfenntartási Főnökség VI. szakasza

A *MÁV Épületfenntartási Főnökség VI. pályamesteri szakasza* a kongresszusra vállalta, hogy I. negyedévi tervét március 31 helyett 18-ra teljesíti, illetve túlteljesíti. *Hidas Béla* csoportvezető brigádja a többi között vállalta, hogy a Nyugati-pályaudvar Utastájékoztató-épületének lakatos munkáit január 31. helyett 26-ra, a Mauthner Sándor-utcai lakótelepen előirányzott javítási munkákat pedig január 31. helyett 28-ra befejezik. Ugyancsak jelentősen megrövidítette a munkák határidejét az épületasztalos csoport. *(Jónap Béla* levelező)

Jelentősen növelik az irányvonatok számát a komlói vasutasok

Komló állomás forgalmi- és kereskedelmi dolgozói — szorosan együttműködve a széntröszt dolgozóival — elhatározták, hogy a pártkongresszus tiszteletére növelik az irányvonatok számát. Felajánlásuk már eddig is szép eredményekkel járt, mert már január 18-ig annyi irányvonatot indítottak, mint amennyit a mult év egész decemberében. Január 13-án állította össze *Petkó Imre* kocsimester és brigádja az első olyan sztálinvárosi irányvonatot, amely az új rétszilasi vonalon keresztül haladt Sztálinvárosba.

Komló állomás dolgozói még eredményesebbé teszik az együttműködést a széntröszt dolgozóival, mert tudják, milyen fontos nemzetgazdasági érdek, hogy a komlói szén minél előbb eljusson rendeltetési helyére. *(Görbe Zoltán* levelező).

A miskolci fűtőház dolgozói 5 százalékkal csökkentik szénfogyasztásukat

A miskolci fűtőház dolgozói a kongresszus sikeréért vállalták, hogy szénfogyasztásukat a tervhez viszonyítva 5 százalékkal csökkentik, továbbá, hogy az *„500 kilométeres mozgalom"*-ba az előirányzott 13 gép helyett 14-et vonnak be, az egy szolgálatképtelenségre eső kilométer-teljesítményüket a 250.000 kilométeres tervvel szemben 300.000 kilométerre emelik. A fűtőházi fiókműhely dolgozói, valamint a szénszerelők tervük 20 százalékos túlteljesítését vállalták.

ÚJ SZOVJET GÁZGENERÁTOROS MOZDONY



A harkovi közlekedési gépgyárban elkészítették az új 2000 lóerős gázgenerátoros mozdony első példányát. A mozdony menetközben maga állítja elő az üzemanyagot.

SZAKSZERVEZETI MUNKA

Április elsején lépnek hatályba az új kollektív szerződések

Az 1954. évi üzemi kollektív szerződéseket a párt politikájának, a kormányprogramm útmutatásai alapján, a dolgozó emberről történő gondoskodás jegyében kötik meg az üzemi bizottságok és a vállalatok igazgatói.

Az új kollektív szerződések — szem előtt tartva a mezőgazdaság gyors fejlesztését, a lakosság közszükségleti cikkekkel való mind jobb ellátását, a termékek minőségének megjavítását — tartalmazni fogják *az önköltségcsökkentésre, a takarékosságra, a legfejlettebb munkamódszerek elterjesztésére, a munka- és technológiai fegyelem megszilárdítására, az újítók és észszerűsítők tömegmozgalmának továbbfejlesztésére, a nehéz fizikai munkák gépesítésére, a dolgozók szakmai képzettségének emelésére vonatkozó kétoldalú kötelezettségeket.* Emellett — a többi között — a kollektív szerződések tartalmazzák majd az üzemre vonatkozó *törvényes bértételeket* is.

Különös figyelmet fordítanak az új üzemi kollektív szerződések megkötésénél *a munkavédelmi, munkáltatási, szociális és kulturális kérdésekre.* A dolgozó emberről való gondoskodás nyilvánul meg abban is, hogy *az új kollektív szerződésekben igen jelentős helyet foglalnak el a balesetek és a megbetegedések megelőzésére, a munka- és egészségügyi körülmények további megjavítására, az üzemi étkezdék, a munkásszállások, a bölcsődék és napközi otthonok fejlesztésére irányuló változások.* Hasonlóképpen előtérbe kerülnek a dolgozók egyre növekvő *kulturális* igényeinek kielégítését, valamint a *sport és testnevelést* szolgáló kötelezettségvállalások is.

A *Munka Törvénykönyve* rendelkezéseinek megfelelően a vasúti üzemi vállalatoknál is megkezdték az 1954. évi kollektív szerződések megkötésének munkáit. Azoknál a vállalatoknál, ahol már az elmúlt esztendőben kollektív szerződés szerint dolgoztak, a napokban tartották meg a negyedik negyedévi beszámoló értekezleteket a kollektív szerződés értékelésével kapcsolatban. Ezeken az értekezleteken a dolgozók bírálták a vállalatvezetést és az üzemi bizottságot és felhívták a figyelmüket arra, hogy *az idei kollektív szerződés megkötésénél pótolják azokat a mulasztásokat, amelyeket a multévi szerződés végrehajtásánál elkövettek.* Így például a *Landler Jenő Járműjavító ÜV*-ben a felszólalók bírálatban részesítették a vállalati igazgatót, mert lebecsüli a kollektív szerződést, nem ismeri eléggé és nem mindenben teljesíti a dolgozók jogos igényeit, amelyek bennefoglaltatnak a kollektív szerződésben. A szociális berendezések meglehetősen elhanyagoltak. Lemaradt a vállalat a védőruha ellátásban és az igazgató nem sokat tesz ezeknek a hiányosságoknak a felszámolására. A *Miskolci Járműjavító ÜV*-nél a dolgozók felhívták a vállalatvezetés és az üzemi bizottság figyelmét, hogy már most biztosítsák a kongresszusi verseny feltételeit. Az Utasellátó ÜV értekezletén a dolgozók mosdók, öltözők létesítését ajánlották a vállalatvezetés figyelmébe.

Az értekezletek arról tanuskodtak, hogy a dolgozók érdeklődése megnövekedett a kollektív szerződések iránt. *Ez az eddiginél gondosabb és felelősségteljesebb eljárást követel az új kollektív szerződések megkötésében és betartásában, mind a gazdasági, mind a szakszervezeti vezetőktől.*

Az új kollektív szerződéseket a miniszter és a szakszervezet elnöksége hagyja jóvá és azok 1954 április elsején lépnek hatályba. A vasútnál az elmult esztendőben tíz üzemi vállalatnak volt kollektív szerződése. Az idén a kollektív szerződések hatályát újabb tíz vállalatra terjesztik ki, összesen tehát húsz üzemi vállalat köt kollektív szerződést a vasútnál.

A társadalombiztosítási tanács munkájával is segítsük a párthatározatok és a kormányprogramm végrehajtását

A budapesti területi bizottsághoz tartozó üzemszerveknél összesen 117 helyen volt társadalombiztosítási tanácsválasztás. Nem kevesebb, mint 750 aktivát és mintegy 3000 társadalombiztosítási küldöttet választottak dolgozóink.

A választás lebonyolításában nagy segítséget nyujtottak a szakszervezetnek a pártszervezetek, különösen a káderek kiválasztásánál. A szakszolgálati vezetők is nagy igyekezettel támogatták a választást. Különösen *Baranyai* elvtárs, az *Épületszerelő és Előgyártó ÜV* igazgatója és *Gál* elvtárs, a *Hámán Kató fűtőház* főnöke aki a hóakadályok ellenére is biztosította, hogy a küldöttek a társadalombiztosítási tanácsválasztáson meg tudjanak jelenni.

A választásokon több olyan dolgozó került a társadalombiztosítási tanács tagjai közé, akik szakvonali és társadalmi munkában egyaránt példát mutatnak. Így *Kovács* Róza váltóőr, érdemes vasutas, a Soroksári-úti állomásról, *Gyóni* János sztahanovista segédmunkás, a Kőbányai Vasútépítő ÜV-től, *Huba* József esztergályos, a Landler Jenő Járműjavító ÜV-ből és sokan mások.

A beszámolók általában jól sikerültek és építő módon mutattak rá a dolgozók is azokra a hibákra, amelyeken javítani kell. Felvetették például a kérdést hogy *miért nincs nagyobb nyilvánossága a társadalombiztosítási munkának.* A dolgozók általában tudni szeretnék, kinek milyen címen folyósítottak segélyt, ki milyen érdem ju almazásául megy üdülni, milyen egyelmi rendszabályokat alkalmaznak a táppénzcsalókkal szemben, milyen elvtársi segítséget kapnak a beteg dolgozók stb.

Nem egy esetben *bírálták a felszólalók a körzeti orvosokat. Fülöp* és *Berecz* elvtárs például nagyon helyénvalóan bírálta dr. *Máté* József törökszentmiklósi orvost, aki *lelkiismeretlenül és gorombán bánik a betegekkel.* Foglalkoztak a felszólalók egészségügyi kérdésekkel is. *Bukos* elvtárs, a ferencvárosi fűtőház dolgozója például azt kérte, hogy a mozdonyokra szerelienek fel ponyvát az erős téli hideg ellen, hogy védjék a nehéz szolgálatot teljesítő mozdonyszemélyzet egészségét.

A beteglátogatás hiányosságaira rámutattak a felszólalók. *Budapest—Kelenföld* állomás egyik dolgozója elmondotta, hogy egy kartörést szenvedett elvtársnőt hosszú időn keresztül senki sem látogatott meg. Az ilyen és hasonló felszólalások hatása alatt nem egy dolgozó jelentkezett beteglátogatásra.

A lelkes beszámolók és hozzászólások versenykihívásokat eredményeztek. Budapest-Keleti pályaudvar társadalombiztosítási aktivái Budapest-Nyugati pályaudvar aktiváit hívták ki versenyre. A budapesti igazgatóság társadalombiztosítási tanácsa felújította versenyét a vasúti főosztállyal.

A területi bizottság és az üzemi bizottságok használják fel a választások tapasztalatait és a választások alkalmával felvetett problémákat munkájuk megjavítására. Dolgozzanak újonnan megválasztott társadalombiztosítási tanácsaink úgy, hogy továbbra is kiérdemeljék dolgozóink és pártunk bizalmát. Segítsék elő munkájukkal a termelési tervek és a párthatározatok végrehajtását, a kormányprogramm megvalósítását és nem utolsósorban pártunk III. kongresszusának tiszteletére indított vállalások teljesítését.

Borhi Béláné,
a budapesti területi bizottság TT-felelőse.

Vasutas fiatalok a hóeltakarítási munkában

Az elmult napok nagy havazása közepette is aránylag zavartalanul sikerült lebonyolítani a vasúti forgalmat. Erre büszkék vagyunk mi, vasutasok és jogosan büszkék mindazok, akik önfeláldozóan, fáradságot nem ismerve vettek részt a hóeltakarítási munkákban. Derekasan kivették a részüket a munkából a DISZ felhivására a vasutas fiatalok is. A Vasúti Tisztképző Intézet hallgatói szintén lelkesedéssel siettek a gócpontokon dolgozó elvtársak segítségére.

A fiatalok lelkesedését és munkakedvét Ferencvárosban és a Déli pályaudvaron fokozta az a gondoskodás, amelyben részük volt. Ferencvárosban kétóránként jóminőségű forró teát, sonkás kenyeret kaptak. A Déli pályaudvaron az Utasellátó Vállalat üzemvezetője, Solti elvtárs személyesen ügyelt arra, hogy a hóeltakarító dolgozók időben és jóminőségű meleg ételt, védőételt kapjanak. De az Utasellátó Vállalat déli pályaudvari üzemének valamennyi dolgozója odaadóan buzgólkodott azon, hogy semmiben se szenvedjenek hiányt a hó ellen küzdő fiatalok.

Annál szembetűnőbb az a gondatlanság, nemtörődömség, amely Kőbánya-felsőn fogadta a fiatalokat. Éjféltől reggel hat óráig egyfolytában dolgoztak a hóeltakarításon, melegedésre nem volt lehetőségük, mert az iparvágányok váltóit, bereszlézéseit, útátjáróit tisztították s ezeknek a közelében nincs melegedőhelyiség. Ennek ellenére csak reggel 5 óra 55 perckor kaptak „melegítő"-italt, de ebben sem volt köszönet, mert a feketekávé annyira hideg volt, hogy jégdarabok úsztak a tetején. A dolgozók joggal kérdezik: ki terhel a felelősség ezért a lelkiismeretlen, embertelen bánásmódért.

MOLNÁR ISTVÁN
tudósító, Budapest

AZ ORSZÁGOS NŐKONFERENCIA ELŐTT



Nődolgozóink országszerte készülnek az országos nőkonferenciára. Képünkön Polgár Máriát, Kőbánya-Kispest állomás rendelkező forgalmi szolgálattevőjét látjuk munkaközben. Polgár elvtársnő a Dózsa-brigád vezetője, brigádja balesetmentesen látia el a szolgálatot. A munkásvonatok menetrendszerinti indításában 122 százalékos eredményt ért el.
(Kovács G. felv.)

Naptár

JANUÁR 23-TÓL 31-IG.

23 *1755 január 23-án alapították a moszkvai egyetemet.*

1944 január 24-én mérte a Szovjet Hadsereg a tizedik döntő csapást közül a második a hitlerista hadseregre. **24**

25 *1926 január 25-én fejezte be I. V. Sztálin „A leninizmus kérdései" című művét.*

Ady Endre halálának 35. évfordulója. **27**

28 *A szovjet tengerészek 1920-ban, ezen a napon fejezték be a Sark-vidék felszabadítását.*

A Magyar Népköztársaság kikiáltásának nyolcadik évfordulója. **31**

„Kötelességünk volt..."

Megmentettünk egy kocsit... Kötelességünk volt... — enynyit mondott csendesen *Szabó Lajos*, elvtárs, amikor a hideg januári este, jeges vízlői csőpőgő ruhájában belépett *Pilisicsaba* állomás forgalmi irodájába.

A megmentett kocsit, a C. 52354-est a 7426-os számú munkásvonatból kellett kisorozni január 14-én, mert a gázvezeték hibája miatt *kigyulladt. Szabó Lajos* raktárnok, aki egyébként már szolgálat után volt és éppen az állomás közelében lévő lakásán vacsorázott, feljegyelt arra, hogy a máskor csendes állomáson szokatlanul nagy a sürgés-forgás. Azonnal az állomásra sietett és *Várszegi Antal* málházóval együtt hozzákezdett a kocsi oltásához. Igazi, vasutashoz méltó cselekedetet vittek véghez: *kemény, áldozatkész munkával sikerült a tüzet eloltaniuk a kocsit megmenteniök.* Oltás közben Várszegi elvtárs könnyebb égési sérüléseket szenvedett, Szabó elvtárs ruháját pedig a kocsi tetejéről visszaloccsanó víz valósággal jéggé fagyasztotta, de a mentési munkát egyetlen pillanatra sem hagyták abba.

A két vasutas elvtárs becsületes helytállásával, önfeláldozásával példát mutatott arra, hogyan kell megvédeni a nép vagyonát.

Közszükségleti cikkeket gyártanak járműjavítóink

A Landler Jenő Járműjavítóban a tavaly elkezdett és azóta jól bevált parketta-gyártás után idén már szélesebb körben gyártanak közszükségleti cikkeket. A gyártási osztály az öntöde dolgozóival közösen három darab húsdaráló-mintát készített. A további gyártást attól teszik függővé, hogy melyik húsdaráló-mintát fogadják el. A terv szerint az első negyedévben — a rendes járműjavítói munkán felül — 300 darab húsdarálót gyártanak.

Az üzemfenntartási osztály tervbevette, hogy havonta húsz darab völlanyvasalót gyárt. A mintadarab már készül.

A mezőgazdaság fejlesztéséről szóló párt- és kormányhatározat alapján a Landler Jenő Járműjavító dolgozói szecskavágógépek és kézi kukoricamorzsolók készítését tervezik.

A Szolnoki Járműjavító dolgozói is szép eredményeket értek el a közszükségleti cikkek gyártásában. Eddig hulladékanyagokból 500 darab szemétlapátot és 200 darab szeneslapátot készítettek. Tervbe vették, hogy 500 darab konyhai széket készítenek a közelmúltban. A szolnoki tanács kérésére pedig gyermekágyakat gyártanak majd hulladékanyagból.

A munkaverseny továbbfejlesztéséért

Megtisztelő nagy feladat vár az ország dolgozói és így a vasút dolgozói előtt is: lelkes felajánlásokkal, tervünk túlteljesítésével készülni az MDP III. kongresszusára, újabb munkagyőzelmekkel kifejezésre juttatni a párt iránti bizalmat és hűséget.

A kongresszus tiszteletére tett felajánlások sikeréhez nagy segítséget nyujt a minisztertanács és a SZOT január 17-én nyilvánosságra hozott — a szocialista munkaverseny szervezéséről — szóló határozata. A határozat új elvi alapját adja a sztahanovista cím elnyerésének, lehetővé teszi, hogy a Sztahanov-mozgalom valóban tömegmozgalommá fejlődjék. Az új feltételek mellett a jól dolgozók a sztahanovista címet már egy hónap után elnyerhetik és ha három hónapig teljesítik a feltételeket, megszerezhetik az oklevelet is. Az oklevelek tulajdonosai már sikeresen küzdhetnek a magasabb kitüntetésért, a vállalat, illetve a szakma kiváló dolgozója címért, a kormánykitüntetésért és a pénzjutalomért. A jövőben a műhelyek dolgozóinak döntő szavuk lesz a sztahanovista cím odaítélésében és az ezzel kapcsolatos egyéb kérdésekben is.

Ezek a feltételek fokozottabban állítják a versenyt a kormányprogramm megvalósítása szolgálatába. A tervteljesítés mellett mozgósít az önköltség csökkentésére, a termelékenység emelésére, a minőség javítására, valamint az anyag- és energiatakarékosságra. Ez azért fontos, mert az életszínvonal emelésének ezek a legjobb forrásai.

A szocialista munkaverseny már az elmúlt esztendők alatt is nagy eredmények kiinduló pontja volt. A felszabadulási hét, a választási békeverseny lelkes termelési csatáiban vasutas dolgozóink hatalmas győzelmeket értek el: teljesítették a terveket, miközben anyagot, energiát, szerszámot takaritottak meg és jobban használták fel a gépeket és berendezéseket is. Hatalmas fejlődést mutatnak a Szovjetunió hős vasutasaitól átvett sztahanovista mozgalmunk: a nehézsúlyú vonatok továbbítása és az „500 kilométeres" mozgalom. A szovjet példa és segítség, valamint legjobb dolgozóink kezdeményezése nyomán a vasút területén is egyre nagyobb méretekben bontakozik ki a Sztahanov- és újító-mozgalom. Kezd meghonosodni az üzemek közötti verseny és fokozódik a vetélkedés az élüzem címért, valamint a miniszterelnökség és a SZOT vándorzászlajának elnyeréséért is. Pártunk és kormányunk, dolgozó népünk megbecsülésben részesíti a vasút élenjáró dolgozói, „Kiváló" és „Érdemes" vasutasokat, s ma már országos hírű sztahanovistáinkat és újítóinkat. Ők a mi példaképeink, akiket követünk munkánkban.

A nagy eredmények mellett azonban tisztán kell látnunk hogy a lehetőségeket még megközelítően sem használtuk ki. A verseny szervezése igen gyakran felszínes, formális és kevés távlatot nyit a műszaki értelmiségieknek. Emellett a vállalások számtalanszor a terv feladatoktól függetlenül történnek. Sok még a hiba a versennyel kapcsolatos politikai munkában és a verseny nyilvánosságában. Megmutatkoznak a hibák a sztahanovista szint elnyerésének feltételei és az elbírálás bürokratizmusa körül is. A „szakma legjobb dolgozója" címért folyó verseny elsorvadt, tömeg-mozgalom helyett néhányak versenyévé vált. Az egyéni verseny elhanyagolása miatt a verseny sablonossá lett és a legtöbb helyen csak a normateljesítmény emeléséért folyt.

Hiba volt az is, hogy a vasút területén nem alakult ki az egyes szolgálati ágak sajátos versenye, a dolgozók nem érezték magukénak az üzem vállalását, mivel azt legtöbb esetben nélkülük az üzemi bizottság és a szolgálati főnökség egymaga készítette el. Az üzemek, illetve szolgálati helyek egy részében nem teremtették meg a műszaki feltételeket a versenyvállalások teljesítéséhez. Sok helyen elhanyagolták a verseny eredményeinek nyilvántartását és nyilvánosságát, az élenjáró dolgozók népszerűsítését. Lapunk legutóbbi számában közöltük, a szegedi MÁV igazgatóság ÜB-elnökének levelét, aki megírta, hogy a forgóeszközcsökkentés terén egy másik vállalattal szemben győztesek lettek, de a verseny értékelése és a jutalmazás hónapok óta késik. Joggal tette fel az elvtárs a kérdést: vajjon az egészséges versenyszellemet szolgálja-e az a nemtörődömség, amelyben a verseny legjobbjait részesítik?

A kormányprogramm népünk életszínvonalának gyorsabb ütemű emelését tűzte ki célul. Ezt azonban csak akkor tudjuk megvalósítani, ha vasútüzemünk minden egyes szolgálati ága maradéktalanul teljesíti a termelési, önköltségcsökkentési szállítási tervelőirányzatát. E cél elérésének elengedhetetlen feltétele a szocialista munkaverseny továbbfejlesztése, amelyhez nagy segítséget ad a miniszterelnökség és a SZOT legutóbbi határozata. Méltán számithatunk arra, hogy a határozat nyomán tovább fejlődik a vállalatok egymásközötti versenye, korlátlanul kibontakozik dolgozóink szakértudása, kezdeményező ereje.

Szakszervezeti szerveink, üzemi bizottságaink fordítsanak különös gondot arra, hogy a vasutas dolgozók tömegei megismerjék az új határozat tartalmát, lényegét és ezek tudatában a gyárak és üzemek dolgozóinak százezreihez hasonlóan, tegyenek szocialista kötelezettségvállalást a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusának méltó köszöntésére. 1954 első negyedéve a versenyhatározat nagy gyakorlati próbája lesz és mi bizunk benne, hogy hős vasutas dolgozóink, akik minden eszközzel biztosítják a zavartalan téli forgalmat, ezen a területen is becsülettel helytállnak.

A KULTURÁLT UTAZÁSÉRT



A műszakt kocsihivatalok dolgozói a kocsik fütő- és világítóberendezésének gondos karbantartásával segítik a kulturált utazás feltételeinek megteremtését. Képünkön Turcsányi János és Scheffer József, a Nyugati Műszaki Kocsihivatal legjobb akkumulátor ki- és berakói munkaközben.
(Kovács G. felv.)

„LENIN ÉLT, LENIN ÉL, LENIN ÉLNI FOG!"

NYIKOLÁJ OSZTROVSZKIJ:

LENIN MEGHALT...

(A szerzőnek „Az acélt megedzik" című regényéből)

Csipős faggyal ünnepelte belépését a világtörténelembe az 1924-es év. Január dühöngve tombolt a hóval borított ország fölött s a hónap közepétől kezdve üvöltött az orkán, szünet nélkül dúlt a hófergeteg. A délnyugati vasútvonalon eltorlaszolta a pályát a hófuvás. Az emberek birkóztak a természet fékevesztett erejével. A hókotrók acélcsápjai belevágtak a hóhegyekbe, hogy utat törjenek a vonatoknak. A fagy és a fergeteg letépte a jéggé fagyott távíróvezetékeket, tizenkét vonalból csak három működött: az indo-európai távíró és két másik közvetlen vonal.

A sepetovkai vasútállomás távirdájában három Morse-készülék szüntelenül folytatja a csak hozzáértő fülek számára érthető beszélgetést.

Két fiatal távirásznő, meg egy öreg távirász ülnek a készülékek előtt. A lányok szolgálatuk első napja óta aligha kopogtattak le húsz kilométer hosszú szalagot, míg öreg kollégájuk már a harmadik százkilométert kopogtatja. Az öreg nem olvassa a szalagot, mint a két fiatal, nem ráncolja összes a homlokát, mikor a nehéz betűkből mondatokat formál. A készülék kopogását hallgatva, egyik szót a másik után veti papírra. Hallásból veszi fel a táviratot: „Mindenkinek, mindenkinek, mindenkinek!"

A távirász leírja és magában ezt gondolja: Valószínűleg megint valami körlevél a hófuvások elleni harcról. Kint tombol a vihar, a szél az ablakhoz csapkodja a havat.

A távirásznak úgy rémlett, hogy valaki kopogtat az ablakon: odafordult és akaratlanul is rajta felejtette a szemét a befagyott ablak jégvirágain. Emberi kéz sohasem tudná kivésni a szeszélyes ágak és levelek ilyen hajszálfinom rajzát.

A látvány lekötötte a távirász figyelmét, úgy, hogy nem hallgatta a készülék kopogását s amikor végre eljorditotta tekintetét az ablakról, kezébe vette a szalagot, hogy leolvassa a kimaradt szavakat.

A készülék leadta:

„Január huszonegyedikén hat óra ötven perckor..."

A távirász gyorsan leírta az elolvasott szavakat, elengedte a szalagot, kezére támasztotta fejét és figyelt.

„Tegnap Gorkiban elhunyt..."

A távirász lassan leírta. Hány örömhírt és tragikus közlést hallott életében, hányszor értesült elsőnek idegen bánatról és örömről. Rég leszokott már arról, hogy elgondolkodjék a szükszavú mondatfoszlányok értelmén, hallásával felvette és gépiesen papírra vetette azokat, de nem gondolkozott a táviratok tartalmán.

Most is valaki meghalt és valakivel közlik. A távirász már megfeledkezett a cimzésről: „Mindenkinek, mindenkinek, mindenkinek!" A készülék kopogott: „Vlagyimir Iljics" s a készülék kopogását betűkké változtatta az öreg távirász. Nyugodtan ült, kissé fáradt volt. Valahol meghalt valami Vlagyimir Iljics, valakinek ő leírja ezeket a tragikus szavakat, valaki sirvafakad elkeseredésében és bánatában — de számára mindez idegen, őt nem érinti. A készülék kopog: pont, vonás, megint pont, megint vonás, ő pedig az ismerős zörejből már összeállította az első betűt és felírta az űrlapra: egy „L" betű volt. Aztán felírta a második „e", gondosan mellérajzolta a kétlábú „n" betűt, azonnal hozzáírta az „i"-t és szinte gépiesen írta le az utolsó „n" betűt.

A készülék szünetet kopogott és a távirász egy tizedmásodpercre rajta felejtette tekintetét a leírt szón: LENIN.

A készülék tovább kopogott, de a távirász gondolata most, hogy véletlenül erre az ismerős névre bukkant, ismét visszatért hozzá. Mégegyszer megnézte az utolsó szót: LENIN. Mi? Lenin? Szeme tükre visszavetítette a távirat egész szövegét. Néhány pillanatig nézte az űrlapot és harminc évi munkája alatt először kételkedett abban, amit leírt.

Háromszor is átfutotta a sorokat, de a szavak makacsul ismétlődtek: „Elhunyt Vlagyimir Iljics Lenin". Az öreg talpraugrott, felkapta a szalagtekercset és rámeresztette a szemét. A kétméteres szalag megerősítette azt, amit nem tudott elhinni! Társai felé fordította halálravált arcát és rémült kiáltás szakadt ki a torkán:

— Lenin meghalt!

A nagy veszteség hire a készülékből kisuhant a tágranyilt ajtón s a szélvihar gyorsaságával rohant át az állomáson, beleszaladt a hófergetegbe, végiggörgött a sineken és váltókon és a jeges léghuzatta együtt betört a fűtőház félig nyitott kovácsolt vasajtaján.

A fűtőházban az első javító vágányon egy mozdony állt s körülötte ott sürgött-forgott a javító-brigád. Az öreg Palentovszkij maga mászott be az üregbe a mozdony hasa alá és mutogatta a lakatosoknak a megsérült alkatrészeket. Bruzsák, Zachár és Artyom a meghajlott kerékabroncsokat egyenesitették. Zachár a küllőt az üllőre tette és odatartotta Artyom suhintó kalapácsa alá.

Zachár megöregedett az utóbbi években, élete sora mély ráncokat szántott homlokára, halántékán a haj ezüstösre őszült. Háta meggörnyedt és mélyen beesett szemében az alkony sötétlett.

A fűtőház ajtajának világos nyilásában egy ember jelent meg, de az alkonyi árnyak csakhamar elnyelték alakját. A vason dörgő csapások elfojtották az első kiáltást, de amikor az újonnan jött odafutott a mozdonynál álló emberekhez, Artyom levegőbe emelt kalapácsa nem sujtott le többet.

— Elvtársak! Meghalt Lenin!

A kalapács lassan ereszkedett alá a levegőből és Artyom keze zajtalanul a cementpadlóra ejtette.

— Mit mondtál? — Artyom keze vasfogóként markolta meg a szörnyű hirt hozó ember rövid bőrkabátját.

Az pedig ott állt, hóval borítva, nehezen lélegzett és most már tompán, szaggatottan ismételte:

— Igen, elvtársak, Lenin meghalt.

S attól, hogy az ember már nem kiabált, Artyom megértette a szörnyű igazságot és felismerte az embert: a pártcsoport titkára volt.

A mozdony alól kimásztak a munkások és némán hallgatták annak az embernek halálhirét, kinek a nevét az egész világ ismerte.

Mind összerezzentek, mert a bejáratnál felüvöltött egy mozdony, az állomás végéről válaszolt egy másik, harmadik... Hatalmas erejű, riasztó hangjukba belekapcsolódott a villanytelep éles, fültépő, repülő srapnellre emlékeztető búgása. És mindet túlharsogta a Kiev felé indulásra készen álló személyvonat gyorsjáratú „C" mozdonyának zengő hangja.

A Sepetovka—Varsó közvetlen vonat lengyel mozdonyvezetője, amikor megtudta a riasztó füttyök okát, egy percig hallgatózott, aztán lassan felemelte a kezét és lehúzta a mozdony sipját felnyitó szelep láncát. Tudta, hogy utoljára fütyül, hogy többé nem vezetheti majd ezt a mozdonyt, de keze szinte hozzátapadt a lánchoz és mozdonyának üvöltése felriasztotta a kényelmes puha bőrdiványon ülő, halára ítélt lengyel diplomatákat és kurirokat.

A fűtőház megtelt emberekkel. Egyszerre mind a négy kapun tódultak be az emberek és amikor az óriási helyiség zsúfolásig megtelt, a gyászos csöndben felhangzottak az első szavak.

A sepetovkai kerületi pártbizottság titkára beszélt:

— Elvtársak! Meghalt, Lenin, a világ proletariátusának vezére. Pótolhatatlan veszteség érte a pártot, meghalt az, aki megteremtette a bolsevik pártot és engesztelhetetlenségre nevelte az ellenséggel szemben... Pártunk és osztályunk vezérének halála a proletariátus legjobb fiait szólítja sorainkba...

...A gyászinduló hangja, födetlen fejek százai... És Artyom, aki az utóbbi tizenöt évben nem sirt, érezte, hogy fojtogatja a torkát a sirás és erős, szeles váltai megremegtek.

Ugy látszott, hogy a vasutasklub épületének falai nem birják ki az embertömegek nyomását. Az udvaron kegyetlen hideg, a bejáratnál álló két ágas-bogas fenyőfát hó és jég borítja, de fojtó meleg a vörösrefütött kályhától és a háromszáz ember lélegzésétől, akik mind részt akarnak venni a pártcsoport gyászülésén.

A teremben nem hallatszott a megszokott zaj, beszélgetés, a sujtó bánat leompította a hangokat, az emberek halkan beszélgettek, száz és száz szempárban riadt szomorúság fénylett. Olyan volt ez a kép, mintha egy hajó legénysége gyűlt volna itt össze, melynek kipróbált kormányosát egy hullámcsapás a tengerbe sodorta...

Benjámin László:

LENIN



Mohosszakállú, vén orosz parasztok arcán,
pufók kölykök szemén feledte mosolyát;
a komoly nőkre, a hős férfiakra harcát
bízta, hogy ők vigyék, ők folytassák tovább.

Szive, elméje csak minket őrzött, az osztályt;
és szabadítóját őrzi a nép: Lenint.
A munkásság: Lenin. Lenin: a munkásosztály.
Egyek barátaink és ellenségeink.

Görög hegyek között tankcsapda, szikla-mellvéd,
az ukrán föideken hullámzó rozsvetés,
Madrid pincéiben elásott, drága jelkép,
a Ganzban öntudat, növekvő termelés.

Rosztovban iskola, énekszó, gyermekotthon;
Nankingban ágyúszó viszi az ő nevét,
ki győzni hivta a munkást és a parasztot
és karddal szegte meg a népek kenyerét.

Gyürüzik az idő; a most még bőven ömlő
vért és könnyet lemossa arcáról a világ
és kibomlik jövőnk, mint duzzadt, édes emlő;
és ringatja a föld kétmilliárd fiát.

LENIN *mozdonya*

Tudta, hogy ez Lenin.

Vlagyimir Iljics egy szögre akasztotta a kabátját és ingujjra gyürközve nekilátott a munkának.

A nedves fahasábokat a rostélyra rakta száradni, aztán a tüzbe hányta.

Igy érték el Bjelooszrov állomását. Ott volt a határ. Azon túl kezdődött Finnország.

Az összes utasok irásait megvizsgálták. Átkutatták az egész vonatot. A mozdonyvezető gyorsan leereszkedett a hágcsón, odaszaladt az első kocsihoz és lekapcsolta a mozdonyt. Aztán a vizitoronyhoz vezette, vizet fölvenni. Lassan, kényelmesen végezte dolgát. A pályaudvaron már harmadikat csöngettek indulásra, de a mozdony még mindig ott álldogált a víztoronynál.

Lélekszakadva futott a fővonatkisérő a mozdonyvezetőhöz és sipját mutatva jelezte, hogy máris indulnia kell. Erre gyorsan rákapcsolta gépét a vonatra és a fővonatkisérő megadta az indulási jelet.

A pályaudvaron egy tiszt állt és szemét merően a mozdonyvezetőre szegezte. És nyilván rájött valamire, mert a kezével intett valakinek. Katonák rohantak a mozdonyhoz...

A vonat azonban már mozgásba jött és pöfögve robogott ki az állomásról.

A forradalom után sokat és jól dolgozott az „U—127"-es mozdony a vasúton. Utasokat és árut szállított, leggyakrabban pedig szénnel megrakott vonatokat a moszkvai gyárak részére.

A vasutasok pedig tiszteletbeli mozdonyvezetővé választották a mozdony egykori „fűtőjét" Lenint.

Az „U—127-"es 1924 januárjában indult el utolsó útjára. Mély gyásznap volt ez az egész nép számára: aznap halt meg Gorkiban *Lenin* elvtárs.

Gyászlobogókkal feldiszitve vitte be az *„U—127"*-es mozdony Moszkvába tiszteletbeli mozdonyvezetője holttestét.

Ugy őrzik azóta a vasutasok ezt a mozdonyt, mint a szemük fényét — mint azt, ami még ennél is drágább nekik: — *Lenin* emlékét.

A Landler Jenő Járműjavító ifjúmunkásainak nagy kitüntetése:

A vasuti üzemek közül elsőként nyerték el a DISZ központi vezetőségének vörös vándorzászlaját

Január 19-én, kedden délután a Landler Jenő Járműjavító UV kultúrtermét zsúfolásig megtöltötték az üzem DISZ-fiataljai, de rajtuk kivül ott voltak számosan az idősebb munkások közül is. Emlékezetes ünnepre gyültek össze ezen a napon a Járműjavító fiataljai abból az alkalomból, hogy a Klement Gottwald Villamossági Gyár fiataljaitól átvegyék a DISZ központi vezetőségének vörös vándorzászlaját 1953 második felében végzett kiváló munkájuk eredményeként.

— Ez a kitüntető jutalom azt bizonyítja, hogy 1953 második felében a Landler Jenő Járműjavító fiataljai derekasan megállták helyüket a munka frontján — állapította meg a vándorzászló átadásakor mondott beszédében *Grubics István* elvtárs, a DISZ központi vezetőségének tagja, majd a többi között ezeket mondotta: az üzem fiataljainak kimagasló eredményei — amelyeket minden bizonnyal az idősebb munkásokkal szorosan együttműködve vivtak ki — *példaként állíthatnak az összes vasuti DISZ-szervezetek előtt.* A sok-sok munkasiker, ami végsőfokon a vándorzászló elnyeréséhez ve-zetett, nagyrészt annak köszönhe ő, hogy

az üzemben az ifjúmunkások 90 százaléka versenyben van.

Grubics elvtárs végül felhivta a fiatalokat, hogy a mezőgazdaság fejlesztéséről szóló legutóbbi párt- és kormányhatározat nyomán

szervezzenek rohambrigádokat a mezőgazdaság megsegítésére, különféle mezőgazdasági gépek, illetve gépalkatrészek gyártására.

Az üzem ifjúmunkásai — mondotta a továbbiakban, — most tegyenek meg mindent azért, hogy a kongresszusi vállalások teljesítésében olyan eredményeket érjenek el, amelyek biztositják számukra a vándorzászló megtartását.

A zászló átvétele után sorra emelkedtek szólásra a Járműjavító DISZ-fiataljai. *Halász Béla* elvtárs, az üzemi DISZ-szervezet titkára arról beszélt, hogy a 38 ifibrigád, a párosversenyzők, a fiatalok soraiból kikerült sztahanovisták voltak azok, akik a választási békeversenyben, a VIT tiszteletére indított, valamint a november 7-i forradalmi műszakban egyaránt magasra szitották a munka lendületét.

— Az eddigi eredményekkel azonban nem elégszünk meg — jelentette ki *Halász elvtárs*, — hanem nap mint nap arra törekszünk, hogy túlszárnyaljuk azokat és megtartsuk a vándorzászlót.

Az ünnepség végén *Fekete Ferenc*, a vállalat helyettes igazgatója, 10.000 forint pénzjutalmat osztott szét a legjobb eredményt elért ifjúmunkások között. Az ünnepséget vidám kultúrműsor, majd a késő esti órákig tartó tánc követte.

A TELKIBÁNYAI CSATA

ÍRTA: BALÁZS ANNA

1919-BEN

A sátoraljaujhelyi vasúti műhelyben összefutnak a munkások. Csuta Károly, a vasúti asztalos, Zemplén-megye forradalmi kormánybiztosa áll a csoport közepén:

— Elvtársak! Kommunisták! Telkibányánál baj van, erősen támadnak a csehek!

— Megyünk!

Csak egy ember mondja ki a szót, de mindnyájuk nevében felel vele Csuta Károly szavaira.

Hétszáz fegyverük van. A hétszáz jó puska vállról vállra vándorol. Aki sebet kap, vagy meghal, visszahagyja a fegyverét a következőnek. Mindig harcolnak, vagy örködnek ezek a puskák. De azért idehaza a műhelyben is maradt belőlük. Most is fegyverrel sorakozik háromszáz vasutas. Mire a város szélére érnek, a városiakkal megszaporodik a számuk ötszázra.

Csatlan a hig sár a lábuk alatt, a hegyek felett fekete felhők függnek. Már hetek óta zuhog a zápor a vidékre, hol megindul, hol elállt, de mindig újra megáztatja a földet. Hiába állnak a vőgy felett Magashegy, Némahegy, Koporsóhegy, az ő széles hátuk sem tudja felfogni a vihart hozó szelet. Most is nekizúdul a nagyszemü zápor, veri a menetelőket hüvös cseppjeivel. A kis Ronguva folyó, melynek sekély vize máskor bokáig sem ér, most áradtan, szélesen rohan tovább... Tút rajta már erősebben hallatszik a front zaja, ropognak a gépfegyverek, robban, füstöl a határ.

Fiatal parancsnok veszi számba őket. Arca élesvonású, szeme keménynézésü, most mégis megkönnyebbülten mosolyog: örül a segitségnek.

— Azt mondja meg parancsnok elvtárs, melyik a legerősebb pontja a csehek vonalának? Odaküldjenek minket! — kérik a vasutasok.

— Van egy géppuskafészkük, azzal nem birunk.

Nehéz a sárban küszva előrejutni, ha golyók süvítenek mindenfelöl. Felülről a zápor, alulról a pocsolyák vize, a sár áztatja őket, de egyszercsak előttük a lövészárok, beleugrának és kezükben máris lövésre készek a fegyverek.

Csak a vezénylést várják — mikor egyszerre csak furcsa mozgolódás támad odaát a fehércsehek vonalán.

— Támadnak!

— Nem, nem! Nézzetek csak!

A cseh katonák megindultak a magyar állások felé, de egyetlen lövést sem adnak le. És ott elől egy nyurga, magas katona fehér kendőt ránt elő és lobogtatja!

— Megadják magukat!

De a parancsnok óvatos:

— Csel is lehet!

A műhelyek figyelő, erős szeme semmi egyebet nem lát, csak azt az integető, fehér kendőt.

— Géppuskákkal jönnek! Ne higyjünk nekik, elvtársak! — kiáltja egy szőke, fiatal lakatos és célzásra emeli a kezében tartott puskát. De mégsem lő. Ugy érzi, belülről valami vasmarokkal visszafogja, ujra tétovázik a ravaszon, minden idegszálában vákarozás feszül, nyugtalanul tekint előre.

Valamit kiáltoznak is amazok, de csak mikor egészen közel kerülnek értik meg őket:

— Ne lőjjetek, elvtársak!

Pár perc mulva harminc géppuskát raknak le a földre a cseh katonák és mintha vezényszóra tennék, mind gombolja kifelé a kabátja elejét: oda vannak bevarrva a kommunistapárti igazolványok, most előkerülnek és felragyognak az arcok, összeölelkeznek magyarok, csehek.

Az a cseh katona, aki a fehér kendővel integetett, és a szeme kék, mint az ibolya, magyarul is beszél:

— A párt küldött minket. A kladnói bányászok jelentkeznek, parancsnok elvtárs: Vegyetek be bennünket vörös katonának, küldjetek a legkeményebb küzdelembe! Csak innen vigyetek el, nem akarunk csehekre lőni...

Utnak is indítják őket. Az otthonmaradt műhelyiek kedve felderül, megerősödtek tőlük: Lám, eljöttek segiteni... hej, kladnói bányászok, olyan tánc lesz itt, hogy még ti is tanulhattok belőle az ellenséget verni! Máris csattannak a lövések, szikráznak a kiröppenő golyók... odaát meginog a frontvonal, behorpad, hátrább kell vonulniok a cseheknek, oly messzire, hogy alig másfél óra mulva nincs kire lőni.

— No ezek alaposan megszaladtak! — nevetnek a munkások és vállukra vetik a puskát, megtörölik sáros, izzadt arcukat és visszaindulnak a városba.

Csuta kormánybiztosnak jelentik:

— Elvégeztük, amit vállaltunk! Megyünk vissza dolgozni.

És miközben lábuk ütemesen csattan bele a sárba, mig a megyeházától a vasúti műhelyig vonulnak, a kladnói bányászokra gondolnak, akik most a zsúfolt vonatban utaznak a román front felé, hogy segitsenek megvédeni a fiatal Magyar Tanácsköztársaságot a mindenhonnan rátörő ellenség ellen.

Járműjavítóink dolgozói lelkesen segítik a gépállomások munkáját

Hatan indultak el csütörtökön reggel a *Szolnoki Járműjavítóból* a *Szolnokmegyei Mezőgazdasági Gépjavító*-üzem felé. Enyhe volt az idő, mintha már a tavasz üzent volna a szántóföldek felől. A földek felől, amelyek a téli álom után várják új életrekelőiket, serkentőiket, igaz jótevőiket: a gépeket.

A járműjavító hattagú brigádja meggyorsította lépteit, hiszen a mezőgazdasági gépjavítóüzemben 52 javításra szoruló traktor várta az ő segítségüket. Amikor a Szolnoki Járműjavító dolgozói megtudták, hogy a mezőgazdasági gépműhely alaposan emaradt a gépek téli javításával, azonnal elhatározták, hogy a segítségére sietnek.

— *Február végére valamennyi mezőgazdasági gépnek üzemképesnek kell lennie* — mondották ki a határozatot. Két hattagú brigádot alakítottak, amelyek felváltva vesznek részt a gépjavítóműhely munkájában. Ezenkívül *a műszaki vezetők* vállalták, hogy *személyes tanácsadással* szervezik jobbá a műhely munkáját, a járműjavító főmérnöke pedig *rendszeresen ellenőrzi* a brigádok működését. Ugyancsak rendszeres ellenőrzést vállalt a járműjavító igazgatója is.



A Szolnoki Járműjavító Szőllősi-brigádja, átérezve a mezőgazdaság megsegítésének fontosságát, védnökséget vállalt a szolnokmegyei mezőgazdasági gépjavítóüzem felett. Képünk a brigád tagjait mutatja be. (Németh Gy. felv.)

Így indult el *Szőllősi János* szatlanovista lakatos brigádja a patronált üzembe s a brigád valamennyi tagja, *Vas Lajos, Takács Péter, Vincze Kálmán Verebi Imre, Holuska Béla* azzal az elhatározással lépett be a mezőgazdasági gépjavítóüzem kapuján, hogy *a gépek gyors, alapos, gondos megjavításával, munkájuk legjavával segítik a mezőgazdasági határozat megvalósítását.*

Minél több üzemképes gépet a mezőgazdaságnak!

Többi járműjavítónk dolgozói is megértették, hogy a mezőgazdasági határozat végrehajtása *nemcsak a parasztság, hanem az ipari munkásság legsajátabb ügye is.* A *Szombathelyi Járműjavító* dolgozói a *gyöngyöshermáni* gépállomás patronálását vállalták. A járműjavítóban több brigád dolgozik mezőgazdasági gépalkatrészek előgyártásán, a helyszínen pedig a járműjavító dolgozói is részt vesznek a gépek szerelésében.

Példamutató gondossággal patronálja a *Debreceni Járműjavító a hajdúböszörményi gépállomást*, valamint a *hortobágyi állami gazdaságot.* A járműjavító dolgozói közül többen, mint *Virányi István, Torma Gábor, Kálai Benjámin* rendszeresen hosszabb időt töltenek a gépállomáson. Ezenkívül egy *préslégkalapácsot* is kölcsönöztek a hajdúböszörményieknek, amelynek segítségével *a gépállomás dolgozói két óra alatt két nap munkáját tudják elvégezni a cséplőgépek dobkosarainak javításánál.* A járműjavító műszaki vezetői szaktanácsaikkal segítik a patronált gépállomásokat. Azonban nemcsak műszaki téren nyújtanak segítséget, hanem népnevelőik és kultúrcsoportjaik is rendszeresen felkeresik a gépállomások dolgozóit, sőt a vállalat főkönyvelője szintén személyes segítséget nyújt az adminisztratív munkákhoz.

Többi járműjavító üzemünk eddig még nem vállalt védnökséget a gépállomások munkájának megjavítására, de *felkészültek arra, hogy a tanácsok megkeresésére brigádokat bocsátanak rendelkezésre.* Addig is valamennyi járműjavító üzem, így a *Landler, Északi és Miskolci* gazdasági gépek sorozatgyártásával támogatja a mezőgazdasági határozat végrehajtását. Ehhez a munkához sok segítséget kapnak üzemeink a 7/D osztálytól, amely legutóbb is tartalmas értekezleten tárgyalta meg a járműjavítók vezetőivel a mezőgazdaság megsegítésének soronkövetkező feladatait és módjait.

Novák Jánosné az országos nőkonferencia vasutas küldötte 227 százalékos teljesítménnyel mutat példát asszonytársainak

Novák Jánosné elvtársnőt jól ismerik és szeretik *Pécs állomás* dolgozói. Pedig nem olyan régen dolgozik a kereskedelmi főnökségen 1952 decemberében került a vasúthoz, mint raktárnok-tanuló. *Novákné* elvtársnő szorgalmasan tanult, határidő előtt letette a szakvizsgát s hamarosan önálló visszakeresővé léptették elő. Jelenleg vezető visszakeresős talán elég, ha annyit mondunk munkájáról, hogy az elmult hónapban *227 százalékos teljesítményt* ért el.

De nemcsak a szakvonalbeli munkában tűnik ki *Novák Jánosné*. Mint pártonkívüli népnevelő olyan eredményes felvilágosító munkát fejt ki, főként a nődolgozók között, hogy nemrég a nőbizottság tagjává választották. December végén az állomás nődolgozói egyhangú bizalommal választották meg küldöttüknek a január 30—31-i *országos nőkonferenciára* is azóta *Novákné* még odaadóbban végzi munkáját, hogy bebizonyítsa: méltó volt a bizalomra.

— Fontos megbízást jelent ez számomra — mondja *Novákné* elvtársnő. — Az elvtársnők megkértek arra, mondjam majd el a konferencián, hogyan állják meg helyüket a vasutas nők, hogyan, milyen odaadással dolgoznak a kormányprogramm sikeréért. De ugyanakkor azzal is megbíztak, tárjam fel a problémákat is. Elmondom majd, hogy szeretnénk megalakítani MNDSZ-szervezetünket, de eddig nem kaptunk elég segítséget ehhez az MNDSZ megyei központjától. Elmondom majd, hogy mennyi támogatásban részesültünk munkánk zavartalan ellátásához. Az én gyermekem is a szép, korszerű napközi'thonban talált szerető gondoskodásra, de még sok vasutas gyermek számára kellene hely a napközi-otthonban. Szeretnénk, ha minél előbb bővítenék a pécsi napközi'otthont. Ugyancsak nagy könnyebbséget jelent az üzemi konyha, itt azonban még lehetne javítani az ételek minőségén.

— Elmondom, milyen *megbecsült tagjai vagyunk a dolgozók társadalmának, mi vasutas nők*, s hogy mi is mennyire átérezzük munkánk fontosságát, felelősségteljességét. Az *országos nőkonferenciától* további eredményeket várunk. Elsősorban azt, hogy az asszonyok, a dolgozó nők problémái a jövőben még jobban, még gyorsabban találjanak megoldást, hogy véleményünk és jogos igényeink még nagyobb megértéssel találkozzanak. Büszke vagyok rá, hogy a nagyjelentőségű tanácskozáson, ahol a magyar dolgozó nők tömegei ismét kifejezést adhatnak égő békevágyuknak, én is képviselhetem a vasutas nődolgozókat.

Pályamunkásaink hősi harca hófúvásban, fagyban

Vágányok hosszú kilométereit, váltók, kitérők sokaságát uralják a Nyugati pályaudvaron dolgozó pályamunkások. A nagy pályaudvar forgalmát, zavartalan, baleseImentes közlekedését biztosítják lelkiismeretes munkájukkal. Egyszerű, szerény emberek. Nem várnak kitüntetésekre, dicséretekre, munkájukról mint mindennapos „szürke" tettekről beszélnek. Pedig amit az elmult napokban végeztek, az sokkal több volt ennél. A lezúdult, hatalmas hótömegek ellenére is biztosították a közlekedés zavartalanságát.

Hatvan emberre hárult e hatalmas munka. Hatvan ember dolgozott 24 és 36 órát egyhuzamban, fagyos hidegben, térdig hóban. Nehéz lenne közülük bárkit is kiválasztani, aki többet tett a másiknál. Közös volt ellenfelük, a hó, és együttesen győzték le a természet dühöngését.

— Máskor előfordult, hogy váratlan munkánál akadtak ellenvetések: *„nem hoztam magammal vacsorát", „sürgős ügyem van elintéznivaló, nem tudok itt maradni"* — beszél *Papp Bálint* vezető pályamester. — De most senkinek sem jutott eszébe hasonlókat mondani. Egy emberként szálltunk szembe a közlekedést gátló akadállyal.

Január 14-e éjjele volt a legnehezebb. Közel harminc centi hó esett, befedte a sineket, elzömte a váltókat, kiérőket. Aztán fagyni kezdett. Jégpáncél szorította a váltókat, eliegesed ek a vonórudak. Egész éjjel dolgoztak a csákányok, lapátok, míg szabaddá tették a pályát.

Erőfeszítésüket látva, segítségükre siettek a társszolgálati ágak dolgozói is: a szertárak, a pályafenntartási főnökség, a pályamesteri tanfolyam, a forgalmi dolgozók, fizikai és szellemi munkások, DISZ-brigádok és néphadseregünk katonái váltva küzdöttek a hó ellen.

Munkájuk még nem ért véget. A bekövetkezett olvadást most reggelenként tapasztalom is fagyok váltják. A hólé újra és újra jéggé fagy a váltók között, nehéz feladat elé állítva a váltóőröket, pályamunkásokat egyaránt. A vágányok között is csúszós lett a talaj, a vasutasok munkája életveszélyessé vált. De ők legyőzik az időjárást és eredményesen hárítják el a balesetveszélyt is: a munkavédelmi felelősök felhívására gyors ütemben takarítják el a vágányok közül a jéggé fagyott hókupacokat.

MEZŐTÚR TERMELŐSZÖVETKEZETI VÁROS VASUTASAI KÖZÖTT

Gyorsan suhan a gépkocsi az országúton Mezőtúr felé. Jobbra-balra a havas táj egyhangúságát csak itt-ott szakítja meg egy-egy tanya. A város előtt tábla hirdeti *„Mezőtúr termelőszövetkezeti város"*. Ebben a városban 26.000 dolgozó paraszt lakik. Néhányszáz kivételével valamennyien tagjai a tsz-nek, vagy dolgozói az állami gazdaságnak. Mezőtúron tíz termelőszövetkezet, két állami gazdaság, egy mezőgazdasági technikum van. A mezőgazdaságról szóló határozat nagy változást, felendülést jelentett számukra. Akik összefogtak kiléptek a termelőszövetkezetből, most egymás után adják be újrafelvételi kérelmüket. Mindnyájan látják a boldogulás útját.

A vasútállomás raktárában nagy sürgés-forgás van. Ide érkeznek Budapestről, Szegedről és az ország többi részéből a mezőgazdasági gépek, vetőmagok, felszerelések. Nagy feladatot jelent a vasutas dolgozók számára Mezőtúr termelőszövetkezeti város szállítási igényeinek maradéktalan kielégítése. Az állomási raktárban úgyszólván csak fiatalok dolgoznak. Mindenki büszkén emlegeti *ifjú Bán Sándor* raktári munkást, aki óránként csaknem tíz mázsa árut rak ki a vasúti kocsikból. *Ifjú Bán Sándor* apja is vasutas. Apa és fia együtt dolgoznak, egymással versenyeznek azért, hogy gyorsabban kerüljön a termelőszövetkezetek számára érkezett áru a dolgozó parasztokhoz.

De nemcsak a raktári fiatalok állják meg helyüket derekasan, hanem a forgalmak is. *Deme István* tolatásvezető ifjúmunkás brigádjával a kocsik gyorsabb beállításával segíti a termelőszövetkezeti város fejlődését. Azelőtt másfél óra kellett ahhoz, hogy egy kocsicsoportot kihúzzanak a raktári vágányról és oda egy másikat beállítsanak, most ugyanezt a munkát háromnegyed óra alatt végzik el.

Mezőtúr termelőszövetkezeti város vasutasai lelkesen készülnek az MDP III. kongresszusa megünneplésére. A raktári munkások elhatározták, hogy átlagosan 96 helyett naponta 102 mázsa árut mozditanak meg.

Komplexbrigád-szerződés a vasutasok és a termelőszövetkezetek között

Még tavaly komplexbrigádszerződés jött létre a vasutasok és termelőszövetkezetek között, mert közös erővel hamarabb, gyorsabban tudják lebonyolítani a szállításokat. Ezek a komplexbrigádok jól működnek Mezőtúron és nem egyszer gyors, hatékony segítséget nyújtanak a termelőszövetkezeteknek. A közelmultban a túrkevei Vörös Csillag tsz részére három kocsi csöveskukoricát érkezett. A nehéz kocsik nagy tengelynyomásuk miatt nem mehettek a túrkevei szárnyvonal vágányára, ezért át kellett volna rakni. De nem volt ember az átrakáshoz. 48 órán belül kilátástalan volt a kocsik továbbítása. Ekkor az állomási fiataloknak mentőötletük támadt. Felhívták telefonon Túrkevét. Azok autóval Mezőtúrra jöttek és elszállították a túlsúlyt okozó tengerit. A mezőtúri vasutas fiataloknak volt köszönhető, hogy 48 órai ácsorgás helyett csaknem késedelem nélkül megérkezett a fontos áru Túrkevére.

Kincs lehetetlenség — csak tehetetlenség

Egy másik alkalommal a mezőtúri Haladás tsz részére egész irányvonat-rakomány építőanyag, homok, sóder érkezett. A termelőszövetkezetnek nem állt rendelkezésére kellő számú munkaerő az elfuvarozáshoz. A vasutas fiatalok a tanács Közlekedési osztályával közösen rakodó brigádokat szerveztek és elszállították a Haladás tsz számára a sürgős építkezési anyagokat.

A vasutasok és a termelőszövetkezeti parasztság között fennálló jóviszony elősegítője, hogy fennakadás nélkül gyorsan bonyolítsák le a szállításokat. Mezőtúr vasutasai eredményesen segítik a mezőgazdaságot.

A Német Demokratikus Köztársaságban



A Walter Ulbricht Művek üzemvezetősége az üzemi kollektív szerződésben vállalta, hogy a dolgozókat az üzem által készített emeletes vasúti kocsikban szállítják lakóhelyükre. Az első ilyen emeletes személykocsit mutatja be képünk. (NDK Távirati Iroda felv.)



Téli „edzésen" A RÁKOSPALOTAI LOKOMOTÍVBAN

Birkózó-edzésre mentünk a Landler Jenő Járműjavítóba, hogy lássuk, miként folyik a téli sportmunka a Rákospalotai Lokomotívban. A birkózókat azonban nem a szőnyegen, hanem a terem egyik sarkában, felöltözve találjuk.

— *A tornászok már elmentek, mert látták, hogy ma is rengetegen az edzés* — mondja *Zsolnai Károly* elvtárs, sportköri elnök.

És egyszeriben kellős közepébe vagyunk annak a problémának, amely már évek óta foglalkoztatja a rákospalotai sportolókat, akiknek otthona a Landler Művek lenne (hiszen innen kerül ki a legtöbb sportoló), ha akaratlanul is minduntalan *„el nem verném őket a háztól"*. A teremsportok üzésére ugyanis az üzem ebédlője van kijelölve. Itt tartják edzéseiket a birkózók, súlyemelők, ökölvívók, tornászok, kézilabdázók, kosárlabdázók és télen az atléták is. De gyakran megesik, mint például most is, hogy nem lehet edzést tartani, mert a kultúrteremben valamilyen rendezvény van s az ebédlő fele kell ruhatárnak, a másik felében pedig ilyenkor vacsoráznak a délutáni műszak dolgozói. A kultúrteremből ezen a helyiségen keresztül járnak a büfébe, ez is zavarja a sportmunkát. Az is baj, hogy a fürdő 100 méternyire van innen és egyaránt egészségtelen, ha edzés után kimelegedve a hidegben mennek át a sportolók letussolni, vagy egyáltalán le sem tussolnak.

Pedig a Rákospalotai Lokomotívban folyó értékes sportmunka megérdemelné, hogy végre korszerű, tágas otthonra találjon, ahol semmi sem zavarja fejlődésében.

Itt vannak a birkózók. Ötven működő tagja van a birkózószakosztálynak, köztük tizenegy I. osztályú versenyző, tizennégy pedig II—III. osztályú. A többiek ifjúságiak, serdülők. Valamennyien rajongói a sportnak és tehetségesek. De nem tudnak megfelelően fejlődni, mert *a sokféle rendeltetésű teremben nem lehet rendszeresen megtartani az edzéseket.* Ha éppen akad hely, nagy üggyel-bajjal kell húzni-vonni a nehéz birkózószőnyegeket. Ez pedig a drága lőszőrszőnyegek nagyfokú rongálódásával jár. Két garnitura szőnyege van a szakosztálynak, egyenként 25.000 forintba került. Most az egyik sarokba vannak berakva, mellettük a konyha szemetes ládája. A ládából a hulladékok leve a szőnyegre csorog a drága szőnyegekre.

Miközben erről beszélgetünk, a Landler Művek üzemi lapjának, a *„Fejlesztés"*-nek legújabb számát mutatja valaki. A lap arról ír, hogy *a budapesti igazgatóság 130.000 forintot utal ki tornaterem céljára és 1954-ben a kultúrház mellett felépül a Rákospalotai Lokomotív 20 méter hosszú, 14 méter széles tornaterme.*

Kissé hitetlenkedve fogadják a hírt a birkózók, mert mint mondják, máskor is tervbe vették már és biztosra igérték a tornatermet, mégsem lett belőle semmi.

— *Bízunk benne* — mondja mégis *Zsolnai* elvtárs — *hogy most végre csakugyan meglesz.* Csupán azt kérjük, ne végezzenek félmunkát. Úgy építsék meg a tornatermet, hogy elegendő legyen minden sportág részére.

— A legfontosabb azonban, hogy minél előbb fogjanak hozzá. Mi sportolók örömmel veszünk részt az építésben és mindent magunkra vállalunk, amit társadalmi munkában el tudunk végezni.

„IZGALMAS" SAKKVERSENY A KULTÚRVÁRÓTEREMBEN



A Nyugati pályaudvar kultúrvárótermében gyorsan és kellemesen telik a várakozás ideje. Mindig nagy közönsége van a sakkmérkőzéseknek, amelyeket azonban nem mindig tudnak befejezni a „versenyzők", mert indul a vonat... (Kovács G. felv.)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Kiadja: a Közlekedésügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 szám. — Telefon: 228—895 428—317 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Sztkre Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JANUÁR 30.



Havas tájakon fut a vonat, vasutasaink hősi helytállással győzik le a tél akadályait és mindent elkövetnek, hogy zavartalanul bonyolítsuk le a forgalmat. (Magyar Foto felvétele.)

A kongresszusi zászlóért!

A gyárak, üzemek, gépállomások dolgozóihoz hasonlóan a vasutasok között is nagyszerű mozgalom, új munkaverseny bontakozott ki a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusának tiszteletére. A magyar munkásosztály és az egész nép ünnepét vasutas dolgozóink is termelési győzelmekkel kívánják köszönteni, kifejezve ezzel a párt iránti hűséget, bizalmat, a töretlen küzdeniakarást az új programm sikeréért.

A kongresszusi verseny a dolgozó tömegek között született, bontotta ki szárnyait, hogy győzelemre vigye 1954 termelési feladatait. Vasutas dolgozóink az első negyedévi terv megvalósításáért, a zord téli időjárás miatt elmaradt munkák sikeres elvégzéséért indultak harcba pártunk kongresszusának tiszteletére. Vasutasok tízezrei fogadták meg: az első negyedévi terv teljesítésével, takarékossággal, az önköltség csökkentésével, a kulturált utazás biztosításával, jobb minőségű munkával járulnak hozzá a kongresszus feladatainak elvégzéséhez.

„Mi, a miskolci személypályaudvar dolgozói — írják a miskolci vasutasok — *áthatva pártunk és kormányunk által elénk tárt, további felemelkedésünket szolgáló programmtól a máris megmutatkozó eredményektől lelkesülve elhatároztuk, hogy az MDP kongresszusának tiszteletére párosversenyre hívjuk ki Hatvan állomás dolgozóit az első negyedéves terv teljesítésére, az ötéves terv utolsó esztendejének sikeres befejezésére.”* És így készülnek vasutasaink szerte az országban. A debreceni fűtőház a nyíregyházit hívta versenyre, a Szolnoki Járműjavító a minőség megjavításáért indult harcba, *Balázs Ferenc* munkaérdemrendes sztahanovista főmozdonyvezető az ország valamennyi mozdonybrigádját szólította fel nemes vetélkedésre és őket követik a vasutasok tízezrei. Szerte az országban magasan lobog a kongresszusi verseny lángja.

Ezt a lángot szítja az a kitüntetés is, hogy a párt Központi Vezetősége a népgazdaságban a verseny idején legjobb eredményt elért három vállalatnak *Kongresszusi Zászlót* adományoz. De el lehet nyerni a kitüntető élüzem címet és a felajánlott pénzjutalmakat is.

Nem könnyű feladat a legjobbak között legjobbnak, a leglelkesebbek között leglelkesebbnek lenni, leküzdeni a valóban meglévő munkát gátló nehézségeket, a gyengeminőségű szenet, az anyagellátás számos akadályát, elnyerni a nagy kitüntetést, a *Kongresszusi Zászlót.* Erre csak ott lesznek képesek, ahol a vállalások a helyi adottságok figyelembevételével készülnek, ahol töretlenül érvényesül a szakszolgálati ágak együttműködése, ahol egy célért dobog a műszakiak és a többi dolgozók szíve, ahol soha nem látott méretekben bontakozik ki a Sztahanov-mozgalom, magával ragadva a DISZ-isták tömegeit, az üzemrészeket, az egész vállalatot.

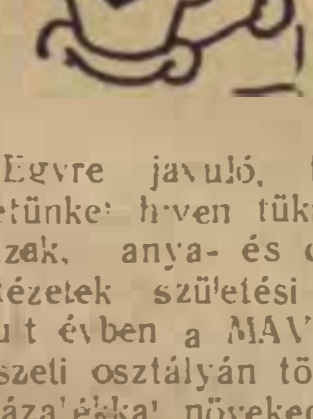
Vasutas dolgozóinkat hatalmas cél, a szocializmus felépítése, a kormányprogramm győzelmes megvalósítása lelkesíti. Az országgyűlés legutóbbi ülése napnál világosabban bizonyítja: *amit hat hónappal ezelőtt célul tűztünk magunk elé, győzelmesen halad a megvalósulás útján.* Az árleszállításoktól a bérügyi intézkedésekig, a mezőgazdaság hozamának emelésétől a törvényesség és jogrend megszilárdításáig, pártunk és kormányunk, a dolgozók hősi munkája eredményeként, pontról-pontra megvalósítja a kormányprogrammot.

A kongresszusi verseny a töretlen hűség és szeretet, a szilárd bizalom kifejezése pártunk iránt. Hogy ma gyermekeink arcán szélesül a mosoly, hogy több és jobb élelem kerül asztalra, hogy a tanácsházán és az országgyűlésben, az igazgatói szobában és életünk minden területén munkások és dolgozó parasztok ülnek — a pártnak köszönhetjük. A párt a mi jelenünk és jövőnk, biztosítéka szebb életünk megvalósításának. Ezért szeretik vasutas dolgozóink a pártot, ezért váltott ki ilyen széles tömegmozgalmat a III. kongresszus.

A kongresszusi verseny méltó bevezetője annak a küzdelemnek, melyet az ötödik tervév feladatainak sikeres teljesítéséért vívunk. A feladatok nagyok, de nyugodtan nézünk elébük, mert vasutasaink odaadása, lelkesedése és szaktudása biztosítja a ránk háruló tervek megvalósulását.

Az a viharos erejű lendület, amely most a kongresszusi verseny kibontakozásakor jelentkezik, mutatkozzék meg ezután is a verseny további kiszélesítésében és a vállalt kötelezettségek maradéktalan végrehajtásában. A vállalt felajánlások teljesítése lelkesítsen most minden versenyző dolgozót még nagyobb eredményekre, az önköltség csökkentésére. Járjanak ebben élen a kommunisták és DISZ-tagok, példamutatásukkal ragadják magukkal a vasutasok ezreit. A kongresszusi verseny mélyítse el dolgozóinkban a párt iránti szeretetet és hűséget, kovácsolja még szilárdabbá a párt és tömegek kapcsolatát, forrassza még megbonthatatlanabb egységbe a kommunistákat és pártonkívülieket.

Előre újabb munkagyőzelmekkel a Központi Vezetőség zászlajáért, a kormányprogramm megvalósításáért!



1953-ban 30 százalékkal emelkedett
a születések száma a Máv kórházban

Egyre javuló, felfelé ívelő életünket híven tükrözik a kórházak, anya- és csecsemővédő intézetek születési adatai. A mult évben a MÁV-kórház szülészeti osztályán több mint 30 százalékkal növekedett a születések száma. Ez azt jelenti, hogy 330-cal több újszülött látta meg a napvilágot a MÁV-kórház ragyogóan tiszta, korszerűen felszerelt szülészeti osztályán, mint az elmult évben.

Dr. Elekes Oszkár főorvos, a szülészeti osztály vezetője a következőket mondja:

— *Örvendetes tény, hogy a szülések számbeli növekedése mellett szinte jelentéktelenné törpül osztályunkon a gyermekágyi láz megbetegedés. Országos viszonylatban azelőtt is jó helyen állt kórházunk a gyermekágyi lázat illetően, hiszen mindössze 1—1.5 százalék volt a gyermekágyi lázban megbetegedett szülőanyák száma. Most a gyermekágyi láz, amely Semmelweis koráig szinte pestisjárványként tizedelte meg az anyákat, kórházunkban 0.1 százalékra esett.*

A koraszülöttek életének megmentése terén is komoly eredményeket értek el a MÁV-kórház dolgozói. Ebben nagy segítségükre van a „Couveuse”-készülék, melyet a svéd vasutasok ajándékoztak a MÁV-kórház szülészeti osztályának. Ebbe a készülékbe helyezik a koraszülötteket. Az apróságok itt egyenletes melegben, bő oxigenben fejlődhetnek, erősödhetnek.

A kormányprogramm meghatározza a kórházak szülészeti osztályainak bővítését. A MÁV-kórházban 12 ággyal bővítik a közeljövőben a szülészeti osztályt.

45 vasúti kocsit alakítanak át nagyobb terhelésűvé a Nyugati Műszaki Kocsihivatal dolgozói

Az egyre növekvő szállítási feladatok lebonyolítására igen sok vasúti teherkocsira van szükség. Ezért a vasút műszaki szakemberei kidolgozták, hogyan lehet az egyes kocsitípusokat aránylag egyszerű átalakítással alkalmassá tenni nagyobb raksúly szállítására.

A Nyugati pályaudvar műszaki kocsihivatalának javítóműhelyében *Bércesi II. Ferenc* ifjúmunkás szerelőbrigádja vállalta, hogy a pártkongresszus tiszteletére az első negyedévre tervezett 38 teherkocsi helyett 45 darab „Kz”-típusú teherkocsit alakít át. Az átalakított kocsikat az eddigi 20 tonna helyett 26 tonnával lehet megterhelni. Ezzel a 45 átalakított kocsival lényegében 14 kocsi beállítását pótolják.

Mozdony-kazánkovácsok a minőségért



Rentkó András sztahanovista kazánkovács a mozdonyok időszakos javításában minőségi munkát végez a Hámán Kató fűtőházban. Ezzel segíti a téli forgalmat. Átlagos teljesítménye 182 százalék. (Kovács G. felvétele)

A pártkongresszus tiszteletére

A kongresszusi versenyre való készülődésből mi vasutas dolgozók sem maradhatunk ki. Sőt, úgy kell felkészülnünk erre a versenyre, hogy az elsők között vigyük sikerre. A tartós, kemény tél, a nehéz szénhelyzet alaposan visszavetette munkájában a vasutat. A kongresszusi verseny jó alkalom a lemaradások behozására. A raktárakban rengeteg áru halmozódik, amelyeket a téli forgalomban eddig nem tudtunk rendeltetési helyére juttatni. A forgalmi, a kereskedelmi és a vontatási szolgálat dolgozói már most úgy készüljenek és úgy tegyék meg vállalásaikat a kongresszus tiszteletére hogyha az idő engedi, ezeket a lemaradásokat pótolják és ezzel hozzájáruljanak az országgyűlésen ismertetett nagyszerű népgazdasági tervek megvalósulásához.

Közel 800.000 forint értékű terven felüli felajánlás és két országos versenykihívás az Északi Járműjavítóban

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozóinak termelési értekezletei lelkességükről és mozgalmasságukról ismeretesek. Az elmult napokban megtartott termelési értekezletek azonban még ezt az ismert lelkességet és mozgalmasságot is felülmulták. Jóformán egyetlen felszólalásból sem hiányzott az országgyűlésen elhangzott miniszterelnöki beszámoló és a III. pártkongresszus előkészületeinek visszhangja. A felszólalók elmondották, hogy sok erőt és bizalmat merítenek *Nagy Imre* elvtársnak, a minisztertanács elnökének beszámolójából, amely rendkívül biztatóan tárta fel további felemelkedésünk útját. Nagy várakozással tekint minden dolgozó a pártkongresszus elé is. Erről tanuskodnak a felajánlások, melyeket tömegével tettek meg az üzem dolgozói. *A rengeteg felajánlás pénzértékben kifejezve 796.732 forint terven felüli munkát jelent.*

A termelési értekezletek eredményeként *két országos versenyfelhívás* is kiindult az Északi Járműjavítóból. A dolgozók a pártkongresszus tiszteletére induló munkaversenynek a vasúti műhelyek körében való kiszélesítése érdekében versenyre hívták ki valamennyi járműjavító dolgozóit. A verseny feltételei: *az élüzem szint elérésének öt pontja.*

A gőzmozdony osztály külön versenyfelhívást intézett a járműjavítók gőzmozdony osztályaihoz a gőzmozdony fővizsga átfutási idejének az elmult évi utolsó negyedévhez viszonyított 10 százalékos csökkentése, a főjavítás átfutási idejének 5 százalékos csökkentése, valamint a selejt és a garanciális költségek 2 százalékos csökkentése érdekében.

A BVKH dolgozói a kártérítési idő megrövidítésével készülnek a kongresszusra

A *Bevételellenőrségi Visszatérítési és Kártérítési Hivatal* dolgozói január 23-án röpgyűléseken tárgyalták meg Nagy Imre elvtársnak, a minisztertanács elnökének az országgyűlésen elmondott beszédét. Fellelkesülve azoktól a nagyszerű eredményektől, amelyekre a minisztertanács elnöke, mint a kormányprogramm megvalósításának féléves eredményeire rámutatott és azoknak a terveknek a hatása alatt, amelyeket a beszámoló mint népünk felemelkedésének további biztosítékait megcsillogtatott — elhatározták, hogy *a kormányprogramm szellemében a dolgozó kisemberről való gondoskodás jegyében teszik meg kongresszusi felajánlásukat. Vállalták, hogy egyszerűsítik a hivatal kártérítési és visszatérítési munkáját.* A kártérítéseknél eddig az volt az eljárás, hogyha valakinek valamilyen küldeménye elveszett a vasúton, meg kellett várnia, amíg lefolytatják a vizsgálatot és csak azután kapta meg az érte járó kártérítést. Ez rendszerint 2—3 hónapot vett igénybe. A BVKH az egyszerusített eljárás szerint most előbb természetben vagy készpénzben kártalanítja majd a károsult t és csak azután folytatják le a szabályszerű vizsgálatot. Ha tehát a jövőben egy dolgozó kisember okmányszerűen, fuvarlevéllel, állomási igazolással igazolja a BVKH-nál, hogy küldeménye elveszett a vasúton, az eddigi 2—3 hónap helyett 4—5 nap alatt hozzájut a kártérítéshez.

A dolgozó emberről való gondoskodás jegyében készülő egyszerűsítési eljárás kidolgozásához már hozzáfogtak a hivatal dolgozói és rövidesen elkészülnek vele. Ezenkívül a jó tervteljesítésre és a minőségi munka megjavítására tettek felajánlást a BVHK dolgozói.

A nyíregyházi fűtőház dolgozói a takarékosságért

A nyíregyházi fűtőháznál máris *tömegmozgalomszerű* méreteket öltött a III. pártkongresszusra való készülődés. *A fűtőház dolgozóinak eddig 90 százaléka kötött szocialista versenyszerződést a kongresszus tiszteletére.* Ennek keretében a motorvezetők átlagosan 3.4 százalékos hajtóolajmegtakarítást vállaltak. A fűtői vitási költséget 18.5 százalékkal csökkentik. A motorvezetők közül kimagasló vállalást tett *Berczédi Árpád* okleveles és kétszeres jelvényes sztahanovista, aki öt százalékos hajtóolajmegtakarítást és 35 százalékos futójavítási csökkentest vállalt. Az állomási tolatószemélyzet vállalása háromszázalékos szénmegtakarítás, 10 százalékos javítási költségcsökkentés és a gurítási terv háromszázalékos növelése. A személyvonatok személyzete átlagosan ötszázalékos szénmegtakarítást, 25 százalékos javítási költségcsökkentést, a tehervonati személyzet négyszázalékos szénmegtakarítást és 15 százalékos költségcsökkentest vállalt. A fiókműhely dolgozói vállalták, hogy a minőségi munka elvégzését szem előtt tartva, selejtmentes munkát végeznek. *(Ertsey László tudósító.)*

Tíz teherkocsi tervenfelüli javítása

A Szolnoki Járműjavító kocsiosztályán már a munka megkezdése előtt tíz perccel együtt van a Lendvai-brigád. Lendvai elvtárs, brigádvezető ismerteti a napi programmot. A többiek hozzászólnak. Szóbakerül a kongresszusi verseny és mindjárt megbeszélik, hogy a brigád is kiveszi a részét a versenyből. A megbeszélés eredményeként nyomban megszületik a vállalás: *tíz teherkocsi javítás terven felül.* Hogy a brigád a vállalást teljesíteni tudja, azt is elhatározzák, hogy *a brigádtagok párosversenyre lépnek egymással. Boross László* és *Szabó Péter,* a brigád két legjobb bekötőlakatosa a határidő előtti kocsi be- és kikötésért kel egymással versenyre.

A vállalást követő napon a brigád már a tervszerinti három kocsi helyett öt darab kocsit adott át és jelenleg 105 százalékos tervteljesítésnél tart. *(Cseh Zoltán tudósító.)*

A Miskolc—Gömöri pályaudvaron csökkentik a rakodási időt

Miskolc-gömöri pályaudvaron a kocsikihasználási terv megjavításáért indulnak harcba a dolgozók a kongresszus tiszteletére. Az elmult év utolsó negyedévében csak 92 százalékra teljesítették a kocsikihasználási tervet. Most vállalták, hogy februárban 109, márciusban 110, április 18-ig pedig 111 százalékra teljesítik a kocsikihasználási tervet, a rakodási idő teljesítését pedig 130 százalékról 140 százalékra emelik. Az *„Óvd az árut”* mozgalomhoz a pályaudvar minden dolgozója csatlakozott.

Több mint 300.000 forintos megtakarítás

A komáromi fűtőház dolgozói pártunk III. kongresszusának tiszteletére a következő felajánlásokat tették: az első negyedévben 1500 tonna szenet takarítanak meg, százelegytonna kilométertervüket 102 százalékra teljesítik, mozdonykilométertervüket pedig 105 százalékra. Az egy kilométerre eső költséget 8 százalékkal csökkentik. A két mosás közti kilométerterv teljesítését 120 százalékra vállalták, a mosási költség csökkentését pedig 8 százalékkal. Az *„500 kilométeres”* mozgalomban az első negyedév végére 2 mozdonnyal vesznek részt.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A pártdemokrácia érvényesüléséért folyó munkánk néhány tapasztalata a vezetőségválasztás előkészítése során

A Központi Vezetőség 1953 december 15-i határozata — a vezetőségek újjáválasztásáról, a pártdemokrácia széleskörű biztosításáról — üzemünkben mind a párttagok, mind a pártonkívüliek sorában nagy érdeklődést váltott ki. Sok szó esik azóta a pártdemokráciáról, annak alkalmazásáról alapszervezeteink életében. Az elvtársak egész sora tárja fel a pártdemokrácia megsértése terén elkövetett hibáinkat.

A Központi Vezetőség június 27—28-i határozata előtt gyakran nem vettük figyelembe a párttagok Szervezeti Szabályzatban biztosított jogait. Megtörtént, hogy elfojtottuk a bírálatot, nem egyszer a tagság megkérdezése nélkül, kooptálással állítottunk be funkcionáriusokat, figyelmen kívül hagyva a párttagok véleményét. Ez nagyban hozzájárult, hogy párttagságunk egy része közömbösséget tanusított a pártélet és az üzem problémáival szemben. Sokan nem látogatták a taggyűléseket és más egyéb rendezvényeket, a vezetőség nem épített a tagság véleményére, javaslatára.

Pedig a párttag joga: hogy résztvegyen az alapszervezet politikai és szervezeti kérdéseinek megvitatásában, a határozatok meghozatalában. Biztosítani kell, hogy javaslataik, észrevételeik megvalósuljanak és eljussanak az egyes párttagtól, ha kell egészen a párt legfelsőbb szervéig, a Pártkongresszusig. A párttag választó és választható. Felelősségteljes joga, hogy döntsön a vezetőségválasztások során arról, kikre akarja bízni a pártszervezet vezetését.

Most, a vezetőség újjáválasztása előtt a pártdemokrácia kérdése jogosan és helyesen foglalkoztatja üzemünk párttagságát.

Először választjuk meg az alapszervi vezetőségeket is titkos szavazással.

Minden egyes párttagnak joga, hogy a taggyűlésen saját véleménye alapján jelöljön elvtársakat a vezetőségbe. A pártdemokrácia ilyen irányú kiszélesítését párttagjaink örömmel üdvözölték és pártbizalmi-, pártcsoportértekezleteken vitatják meg ezeket a kérdéseket. A VII. alapszervezet titkára, *Hacker* elvtárs például a legutóbbi pártbizalmi értekezleten sokoldalúan megmagyarázta, hogy a vezetőségválasztó taggyűlések csak akkor folyhatnak le helyesen, a pártdemokrácia jegyében, ha

minden egyes kommunista alaposan készül a taggyűlésre,

lesz önálló, megalapozott véleménye a jelöltként számbajövő elvtársakról, az alapszervezet eddigi munkájáról és a további feladatokról.

Az újjáválasztás során igen nagy felelősség hárul valamenyy párttagra. Rajtuk múlik, hogy valóban a legjobb, a legrátermettebb elvtársak kerüljenek a pártvezetőségbe. Ez a felelősség volt érezhető *Zsidó László* elvtárs pártcsoportjának értekezletén is, ahol megvitatták, milyen helytelen a csoportba tartozó Nagy József elvtárs magatartása, aki közömbös, nem vesz részt a pártmunkában és nem is ismeri a párttag jogait és kötelességeit sem. Az egyik hozzászóló elvtárs elmondotta, hogy aki passzív magatartást tanusít, gyengíti a pártot, megnehezíti, hogy az üzemben olyan erős, harcos pártvezetőség jöjjön létre, amelyik a meglévő hibák ellen eredményesebben tud majd harcolni. Nagy elvtárs közömbös magatartásáért nemcsak ő a felelős, hanem a pártbizalmi elvtárs és a pártcsoport tagjai is. Nem foglalkoztak kellően Nagy elvtárssal, nem magyarázták el neki, mi is egy párttag joga és kötelessége a párttal és önmagával szemben.

De nemcsak ez a pártcsoport, hanem a többiek is hasonló módon foglalkoznak most a pártdemokrácia tudatosításával, a párttagok jogainak és kötelességeinek ismertetésével. Egyre élénkebb tanácskozások folynak a dolgozók között az értekezleteken, a munkahelyeken, az öltözőkben is a pártdemokrácia kérdéseiről.

A kommunisták, de a pártonkívüliek is egyre élesebben vetik fel a pártvezetésben a multban elkövetett hibákat. Vitatják, hogy kik is azok az elvtársak, akikkel az alapszervezetek vezetőségeit, a pártválasztmányt meg kell erősíteni a választások során.

Folyik a felvilágosító munka a pártonkívüli dolgozók között is. A VI. alapszerv vezetősége

helyesen tudatosítja a pártonkívüli dolgozók között a választás jelentőségét.

Kikéri véleményüket, javaslataikat, ezzel szilárdítják, erősítik a párt és a tömegek kapcsolatát. A pártonkívüli dolgozók megbecsülésüknek tekintik, hogy az alapszervezet támaszkodik rájuk. Ezért a párt iránti szeretetüknek úgy adnak kifejezést, hogy *egyre nagyobb számban tesznek vállalásokat az MDP III. kongresszusának tiszteletére.*

Az eddig elért eredmények és a további politikai munka biztosítja, hogy a pártdemokrácia következetes érvényesítésével olyan elvtársak kerülnek üzemünkben az alapszervezetek élére, akiknek harcos, tevékeny közreműködése hozzájárul pártunk határozatainak megvalósításához, a pártélet és a termelés további javításához.

Szabó Tibor
a Landler Jenő Járműjavító ÜV. PB.-titkára

A HIVATALOS LAPBÓL

A Magyar Államvasutak hivatalos lapjának három száma jelent meg január hónapban. A megjelent rendeletek között több foglalkozik a dolgozók érdekeinek védelmével. A január 9-i számban például intézkedést közöl az 1953. évben ki nem vett szabadságok ezévi kiadásáról. Az 1953-ban esedékes szabadságokat 1954 március 31-ig lehet kiadni. A lap a kórházi utalványok beadásával kapcsolatban is közöl rendeletet.

A január 16-i szám rendeletet közöl az ipari tanulók étkeztetéséről az MTH-konyhákon és az ipari tanulók szabadságolásáról. A hivatalos lap január 23-i száma a minisztertanács rendeletét közli a lakosság személyi igazolvánnyal való ellátásáról.

Japán vasutasok amerikai haditámaszpontok építése ellen tiltakoznak



A japán dolgozó nép szünet nélkül folytatja harcát a betolakodó amerikaiak ellen. Hatalmas megmozdulásokban tiltakoznak az amerikai hadibázisok céljaira történő földelkobzások miatt. Ezekben a harcokban résztvesznek a japán vasutasok is. Képünkön a Hokuriku-vasút 400 munkása tüntetést rendez az amerikai haderők táborhelye előtt, Ucsinada községben.
(Japán Hírügynökség felv.)

A mezőgazdaság fellendítése fontos hozzájárulás a vasutas dolgozók életszínvonalának emeléséhez is

Népi demokráciánk új szakaszának, a szocializmus további építésének kulcskérdése a mezőgazdaság gyorsütemű fejlesztése. A megjelent határozatok világosan mutatják, hogy a mezőgazdaság termelésének nagyarányú emelése nemcsak a falusi dolgozók feladata és érdeke, hanem az egész magyar népé, elsősorban a munkásosztályé, köztük a vasutas dolgozóké is. Azonban a határozatok meg nem értéséből helyenként adódnak még ma is olyan téves nézetek, hogy a parasztság felkarolása háttérbe szorítja a munkások, köztük a vasutasok érdekeit.

A munkásosztály életszínvonalának emeléséhez elsősorban sokkal több mezőgazdasági termékre van szükség. Nagyobbmennyiségű hús, zsír, tej, tojás, gabona, bőr- és nyersanyag kell a dolgozóknak és a könnyűiparnak. Ezeknek a termékeknek nagyobbmennyiségű előállítását csak úgy biztosíthatjuk, ha megjavítjuk a parasztság helyzetét, növeljük termelési kedvét, gépek, műtrágya, vetőmag és más, a parasztságnak nyujtott sokoldalú kedvezményen keresztül. Ezeket biztosítja a határozat a parasztság számára. Ez teszi lehetővé, hogy a mezőgazdasági termékek az eddiginél sokkal nagyobb mennyiségben és jobb minőségben álljanak a jövőben rendelkezésünkre. Ez az alapja annak, hogy az egész nép életszínvonala fokozottan emelkedjen, teljesen megszünjenek az élelmiszerellátás terén még meglévő átmeneti hiányosságok, újabb árleszállítások váljanak lehetővé, fokozódjon a dolgozók vásárlóképessége.

A határozat értelmében megjavul a falu iparcikkekkel való ellátása, nagy mennyiségben és bő választékban kapnak közszükségleti cikkeket a falusi szövetkezetek, Népboltok és egyéb elárusító helyek. A vasutas dolgozók jelentős része a kisállomásokon teljesít szolgálatot és a közeli községben lakik. Most helyben kaphatják meg szükségleteiket, nem kell — sokszor hosszú kilométereket — a városba utazniok, ha vásárolni akarnak.

Azok a vasutas dolgozók, akiknek családja közvetlenül vesz részt a mezőgazdasági munkában, különösen nagy segítséget kapnak államunktól a mezőgazdaság fokozottabb fejlesztésével. Az ilyen dolgozók száma pedig igen nagy.

A falun lakó és földdel rendelkező vasutas dolgozók életszínvonalát is nagy mértékben emeli a beszolgáltatási kötelezettség nagyarányú csökkentése, a baromfi- és tojásbeadás mérséklése, az egy tehén utáni tejbeadás megszüntetése, stb. Ez is hozzájárul ahhoz, hogy több és jobb élelmiszer kerüljön a vasutas családok asztalára.

A vasutas dolgozók többsége megértette a párt- és kormányhatározatok jelentőségét, tisztán látja, mit jelent számunkra is a mezőgazdaság nagyarányú fejlesztése. Helyenként — éppen ezért — helyes kezdeményezések is vannak, melyek előreviszik a mezőgazdaság fejlesztésének ügyét. Celldömölkön és Debrecenben például a fűtőházi és műhelyi dolgozók műszaki segítséget adnak a gépállomások gépjavítási munkáihoz és ezzel segítik a tavaszi mezőgazdasági munkák időben való elvégzését. Több pályafenntartási főnökség, főleg a pécsi igazgatóság, a vasúti rézsük és bevágások füvesítését vette tervbe a takarmánymennyiség növelésére. Kocsimosó telepeken összegyüjtik a trágyát, melyet a mezőgazdaság rendelkezésére bocsátanak. Ezek mind helyes kezdeményezések, amelyeket tovább kell fejleszteni, ki kell szélesíteni.

E kezdeményezéseken túlmenően, a vasút egész munkájának, mind a vezetőknek, mind a vasutas dolgozóknak, messzemenő segítséget kell nyujtania a szállítási feladatok teljesítésével ahhoz, hogy eredményesen járuljunk hozzá a mezőgazdaság fejlesztéséhez. A mezőgazdasági szállítások eltérnek az ipari cikkek szállításától és igen bonyolultak. Az iparcikkek és nyersanyagok: nyersolaj, szén, fém stb. kisebbszámú gócpontokra, állomásokra vannak irányítva, meghatározott be- és kirakási tervek szerint. A mezőgazdasági termékeket, a mezőgazdaság számára szállítandó anyagokat az ország legkisebb, vasúttal rendelkező helyeire is el kell juttatni és legtöbbször darabáru formájában, elég laza tervszerűség mellett. A mezőgazdaság segítését jelenti az, ha az eddig sokszor elhanyagolt mellékvonalakon vasúti rakodóhelyeket, raktárt, megállót és rakodóvágányokat építünk a tsz-ek, állami gazdaságok, de nem utolsó sorban a dolgozó parasztok szállítási szükségleteinek kielégítésére is. Arra van tehát szükség, hogy részletesen ismerjük a legkisebb mellékvonalak szállítási igényeit is mezőgazdasági vonatkozásban. Állandó kapcsolatot tartsunk a szállíttató felekkel, hogy érezzék a mezőgazdasági dolgozók a vasutasok támogatását, segítőkészségét a mezőgazdaság fejlesztésében.

A vasutas pártszervezetek feladata, hogy a vasutas dolgozókat jó és gyors szállítás megvalósítására, a mezőgazdaság segítésére irányuló helyi feladatok megoldására mozgósítsák. A vasutas dolgozók életszínvonalának emelése és a mezőgazdaság fejlesztése nem választható el egymástól. Munkánk fontos hozzájárulás egész népünk, köztük a vasutas dolgozók jólétének emeléséhez is.

Németh István,
a Vasútpolitikai Főosztály munkatársa.

Az egész világ figyelme Berlin felé fordul

Ezekben a napokban az egész világ figyelme Berlin felé fordul, ahol — mint *Nagy Imre* elvtárs mondotta országgyűlési beszédében — *„a Szovjetunió következetes békepolitikája, a béke-világmozgalom ereje és száz- és százmilliós tömegek békeakarata a tárgyalóasztal mellé kényszerítette a nyugati hatalmakat és ahol a Szovjetunió javaslatai mögött a világ békeszerető népei állnak.“* A berlini tárgyalások létrejötte a koreai fegyverszünet megkötése után újabb nagy lépést jelent előre a világbéke szempontjából s a nemzetközi feszültség további enyhüléséhez vezethet. A békeszerető, békét akaró tömegek ezt várják most Berlintől s bár tudják, hogy vannak nehézségek a megegyezés útjában, bíznak abban, hogy a nehézségek nem elháríthatatlanok, tárgyalások útján rendezhetők a problémák.

Magyarországot, a magyar dolgozókat, a magyar vasutasokat közvetlen közelről érintik a tárgyalások. Magyar anyák és özvegyek, magyar dolgozók — köztük vasutasok — üzenték Berlinbe, hogy akadályozzák meg a rabló német imperializmus újjáteremtését, amely már kétszer sodorta hazánkat pusztító háborúba, amely annyi tengernyi szenvedést, vért, könnyet zúdított ránk, magyarokra. Megegyezést követelünk a népek békeszerető százmillióival együtt a német kérdésben és valamennyi rendezésre megérett nemzetközi kérdésben, Európában és Ázsában. Figyeljük éberen a berlini tárgyalások menetét s akkor bizonyos, hogy a népek ellenőrzését nem tudják kijátszani, a népek éberségét nem tudják elaltatni szokott sakkhúzásaikkal a megegyezés ellenzői, az emberiségellenes agresszív erők, amelyek közel öt éve igyekeztek szabotálni a Szovjetunió javaslatát a négyhatalmi tanácskozás összehívására.

A magyar vasutas dolgozók ezekben a napokban kemény harcot vívnak a tél viszontagságaival, a gyengeminőségű szénnel, s nap mint nap áldozatos békeakaratukról tesznek tanuságot. A magyar vasutasok hősies helytállással támogatják a nagy Szovjetunió békepolitikáját, az egész magyar dolgozó nép hajthatatlan békeakaratát s igazuk tudatában üzenik a berlini tárgyalóterembe: *„Megegyezést!“*

Vasutasok a gépállomásokon

A MÁV Építési Géptelep dolgozói a füzesabonyi és sarudi gépállomás patronálását vállalták. *Cserháti Jenő* gépészmérnök a helyszínre utazott és megállapította, hogy miben segíthetnek a géptelep dolgozói a két gépállomásnak. A vasutas dolgozók elhatározták, hogy a gépállomás munkásaival közösen rendbehozzák a traktorokat, szántó- és vetőgépeket, melyek elengedhetetlenül szükségesek a tavaszi mezőgazdasági munkák maradéktalan elvégzéséhez.

A Felépítményi és Vasanyagjavító Vállalat budapesti telepe a tarnaszentmiklósi gépállomás, a vállalat miskolci telepe a borsodmegyei alsóvadászi gépállomás patronálását vállalta. A szegedi műhely dolgozói *Batidára* és *Ofoldeákra* mennek, a debreceni pályafenntartási főnökség dolgozói a *derecskei* gépállomásnak nyujtanak segítséget.

A MÁV Épületszerelő Vállalat dolgozói a hevesmegyei *Depke* község gépállomására mennek.

„Egység — győzelem!"

Olasz vasutasok levele a magyar vasutas dolgozókhoz

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége a magyar vasutasok nevében üdvözölte a jogaikért, emberi életkörülményeikért harcoló olasz vasutasokat s az új évben további sikereket kívánt mozgalmaikhoz. Az *Olasz Vasutas Szakszervezet Központi Bizottsága* válaszképpen a következő sorokat intézte a szakszervezethez:

„Őszintén köszönjük a magyar vasutas dolgozók testvéri szolidaritásának kifejezését és újévi jókívánságait, amelyeket szívből viszonzunk. Biztosítunk benneteket, hogy a Szakszervezeti Világszövetség kongresszusának jelszava, az „Egység — győzelem!“ jelszava alatt továbbfolytatjuk küzdelmünket az egység érdekében, hogy a vasutasoknak és valamennyi olasz dolgozónak biztosíthassuk a magasabb életszínvonalat.

Ugy hisszük, ilyen módon résztvehetünk a világ dolgozóinak küzdelmében, a béke megőrzése és a szabadság érdekében.“

Egy építőmunkás írja:

„Ábrák a vonatablakon"

Én ugyan az építőiparban dolgozom, de mert igen lelkesítő jelenségnek voltam a minap tanuja, vasutasokkal kapcsolatban, szükségét érzem, hogy a „Szocialista Vasútért“ olvasóival is közöljem ezt az élményszámba menő megfigyelésemet.

Székesfehérvárra utaztam. A fülkében rajtam kívül két vasutas dolgozó foglalt helyet. Mindjárt az első pillanatban beszélgetésbe elegyedtek egymással, noha — mint kiderült — személyesen nem ismerték egymást. Az egyenruhájuk azonban a barátság érzését váltotta ki belőlük. Mi mindenről társalogtak! Nem győztem fülelni. S mivel a sokszínű élet sokféle eseményéről beszélgettek, nem maradhatott el maga a vasút sem. Ahogyan a vasút problémáiról cserélték ki véleményüket, bennem azt a mély érzést ébresztették, hogy lám, mennyire nincs ma már „magánügy“, meg „a munkahely ügye“ — mint a multban, mennyire gazdái kezdünk lenni foglalkozásunk területének s ezért az egész ország ügyének. Akár csak a család gondjai és örömei, úgy a munkahely, az ország gondjai, örömei is mindannyiunké.

Az egyik vasutas alacsony termetű volt és két rozetta villogott a kabátján, a másik kövérkésforma volt s egyrozettás. Egyet döccent a vonat és ekkor elkaptam a szavukat. A kétrozettás beszélt éppen. A „gurítók“ hasznos megtervezését emlegette s nyomban kifakadt, hogy a ferencvárosi pályaudvaron milyen rosszul oldották meg a dolgot. Az ottani megoldás szerinte nem korszerű, nem alkalmas a szocialista vasúti forgalom zavartalan lebonyolítására. Időtrabló percekről, órákról ejtett még szót s közben mivel papir és ceruza nem volt nála, a bepárásodott ablaküvegre ujjal rajzolta fel a rosszul megtervezett, majd utána az észszerű gurítódomb rendszerének vázlatát. Mindketten már csak ezt az ábrát látták az ablakon és úgy elmerültek tanulmányozásában, hogy észre sem vették a homályos üveg mögött elsikló havas tájat.

Ám az egyrozettás sem maradt adós ötletekkel. Székesfehérvár—Bicske között új vasútvonal építésének szükségességét hangoztatta. Egy csomó példát említett, hogy a jelenlegi vonal milyen bonyolultan kanyarog, mennyire lassítja a forgalmat.

— Addig is, persze — villant fényesen a szava — lehetne segíteni. És elmondta, miként képzeli el.

S itt az ablak felé eső párás „palatáblájához“ folyamodott, csakúgy, mint imént a társa s az ujjaival odarajzolta elképzelését. Aztán egy nevet említett, egyik ismerősének a nevét, akit a kétrozettás is ismert. Ő dolgozik azon az osztályon, ahol ebben az ügyben tehetnek valamit.

— Szóljon már neki — kérte utitársát — terjessze majd be ezt a javaslatot. Nem felejti el, jól megjegyezte?

— Már hogy felejteném el! Szívesen szólok neki — válaszolta a kétrozettás.

Talán ha a világ végére utaztak volna, akkor sem fogytak volna ki a bírálatból és ötletekből s ez engem mérhetetlen örömmel töltött el, mert ez a jelenség is eszembe juttatta, hogy az élet a miénk, a szépülő élet urai vagyunk.

Persze, egy kajánul settenkedő gondolat azért mégsem hagyott nyugtot. S ez a következő volt: vajjon üzemükben, termelési értekezleten is ilyen mélyrehatóan boncolgatják-e a problémákat s teszik meg ügyes javaslataikat, mint itt, a vonaton, baráti beszélgetés közben?

Milyen jó lenne, ha úgy volna! Bizonyos, hogy élvezetesebbek, lebilincselően érdekesebbek lennének ezek az értekezletek s éppen ezért — nagyobb lendítői a munkának.

Dékány Kálmán
Budapest

A szertári dolgozóknak is jó gazdaként kell bánni a nép vagyonával

A ferencvárosi tömbbe ékelve emelkednek a *Központi Szertár* épületei. A legváltozatosabb anyagok indulnak innen az ország minden részébe az átvevő szertárak felé. Oldalakon keresztül lehetne sorolni az anyagok sokféleségét, de most elégedjünk meg azzal, hogy olajtól és üvegáruktól babakelengyéig és egérfogóig minden megtalálható a raktárban. Sokmilliós értékek fordulnak meg nap mint nap a szertári dolgozók kezén s a legtöbb áru rendkívül gondos bánásmódot, alapos csomagolást követel.

Az üvegraktárnál éppen hatalmas táblaüvegekkel rakott ládákat emel a vasúti kocsiba *Tóth István* és *Sörös Antal*. Első pillantásra meg lehet állapítani, hogy nagy gonddal bánnak a mintegy 3—4000 forintot érő áruval. De nem kisebb gonddal csomagolják a petróleumlámpa-üvegeket sem. Nemrégiben Ferencváros állomásra kellett üvegeket szállítaniok, tehát mindössze néhányszáz méternyire. A közeli szállításhoz éppen olyan alaposan becsomagolták az üveget, mintha többszáz kilométeres útra indították volna. De igazuk volt, amikor kijelentették: *„A jó raktári dolgozó vérében kell, hogy legyen a gondosság, a felelősségérzet."*

A szertár dolgozóit hetenkint *oktatják a társadalmi tulajdon, a nép vagyonának védelmére, ébrentartják felelősségérzetüket s a gyakorlatban is megismertetik velük az áruvédelem szabályait.* Az új dolgozók hosszabb ideig csak beosztottakként működnek, mindaddig, amíg *„vérükké válik"* a gondosság.

Gondos munka — egészségtelen munkaviszonyok

Valóban jó gazdái a nép vagyonának a légfék-anyagok raktárának dolgozói. *Vellai József* elvtárs, anyagszámadó mintaszerűen tárolja a rendkívül értékes alkatrészeket. A textil- és bőranyagok a legérzékenyebbek a külső körülményekre, ezért *Ábrahám Rafael* elvtárs, anyagszámadó *még a levegő nedvességtartalmát is ellenőrzi.*

Az olajraktárban úgynevezett *kármentő tálak* állnak a tartályok előtt, a tartályokat pedig leginkább motoros-szivattyúkkal fejtik le, úgy, hogy a legkisebbre sikerült leszorítani az olajelfolyást.

Amilyen dicséretre méltó a szertári dolgozók gondossága annyival *kevesebb jót mondhatunk munkakörülményeikről.* A *ponyvavarró és javítóüzemben* a dolgozók — köztük nők is — rendkívül egészségtelen körülmények között, sűrű porban végzik munkájukat. A szennyes ponyvák is állandóan veszélyeztetik egészségüket, úgyhogy a dolgozók közül nem egy került már fertőzéssel kórházba. A dolgozók és a szertár vezetősége is szóvátette már ezeket a körülményeket, de mindeddig hasztalan kért *megfelelő szellőzőberendezést, védőtáplálékot,* vagy *veszélyességi pótlék* megállapítását.

Az áru védelme, a gondos gazdálkodás a nép vagyonával, az anyagtakarékosság mindnyájunk érdeke. A Központi Szertár minden raktárában gondos árukezeléssel találkoztunk, mert a dolgozók átérzik a rájuk háruló felelősséget, s ennek köszönhetik azt is, hogy az *önköltségcsökkentésben kiváló eredményt értek el.*

„Egyre több a panaszunk a szén minőségére..."

— A ferencvárosi fűtőház dolgozóinak nyilt levele a bányászokhoz —

Mi, ferencvárosi mozdonyvezetők és fűtők, az ország egyik legnagyobb fűtőházának dolgozói, fordulunk hozzátok, bányász elvtársak. Mindig szeretettel figyeltük munkátokat, hiszen a ti és a mi munkaterületünk szorosan összefügg. Ha ti teljesítitek terveiteket, az nekünk is előrehaladást, eredményt jelent.

Az utóbbi időben azonban, kertelés nélkül megmondjuk, egyre több a panaszunk a szén minőségére. Különösen az oroszlányi külfejtés, a csipkési és a komlói bányák küldenek olyan szenet, amellyel több a bosszúság és a fáradozás, mint az eredmény. A komlói szénben igen sok a homok. Hogy az oroszlányi külfejtés milyen szenet küld, arról csak annyit írunk, hogy legutóbb vagonszámra állt itt és átvevőink nem voltak hajlandók átvenni, mert több volt benne a föld és a pala, mint a szén. Lehet, hogy a tervek teljesítése papíron és tonnákban nálatok, bányász elvtársak, megvan — de számunkra csak az a szén jelent tervteljesítést, amely el is ég a kazánban.

Mit jelent a rosszminőségű szén a mozdony személyzete számára? A fűtőknek háromszoros megterhelést, túlerőltetést, hiszen szakadatlanul rakniok kell a tüzet. Sűrűn kell tüzet tisztítani, ami nemcsak kemény munka, de jelentős időveszteség is. A palás, homokos „szén" betonkeménységű masszává merevedik, alig lehet vasrudakkal szétverni.

Hogy a népgazdaságnak mit jelent a vonatok késése, azt — úgy gondoljuk — fel se tudnánk itt sorolni. Lassabban kapnak vasércet a kohók, élelmiszert a városok, késnek a munkásvonatok, mert órákat kell nyilt pályán tűztisztítással, gőzfejlesztéssel eltölteni.

Egyikünk példáját leírjuk, hogy lássátok, milyen veszteségekről van szó. Hanzély András elvtárs 424—005. számú mozdonyával január 26-án reggel érkezett meg a fűtőházba, 76 órás, egyhuzamban teljesített, rendkívüli tartamú szolgálat után. Csak Debrecen és Budapest között tizenegyszer tisztított tüzet, ami mindannyiszor háromnegyedórás veszteséget jelentett. Hogy gyorstehervonata ilyen viszonyok között minden volt, csak gyors nem, azt a csipkési szénnek köszönheti, amelyből még egy harmadrész sem égett el a kazánban. Tizenhárom tonnával fogyasztott több szenet, mint ami használható minőségből elegendő lett volna. Ha azt gondoljátok, hogy több szén eltüzelése — jobb kereset, tévedtek; ha nincs szénmegtakarításunk, kevesebbet keresünk. Fűtő is, mozdonyvezető is sokkal többet fárad, mégis megérzi a borítékunk, hogy nálatok a pala, az agyag, meg a homok is szénnek számított tervteljesítés szempontjából.

Mint Hanzély elvtárs példájából is láthatjátok, nem félünk a nehéz feladatoktól, a hosszú szolgálattól. Tudjuk, ti is sok kemény csatát harcoltatok már végig. Ugy érezzük, méltatlan hozzátok, hogy ilyen hibákkal rontjátok a bányászok hírnevét és akadályozzátok a mi munkánkat.

Kemény az idei tél, kétszeresen fontos a szén — a jóminőségű szén a hazának! Erre gondoljatok munka közben, erre kérünk benneteket mi is, egész népünk érdekében.

Budapest, 1954 január 26.

Budapest—Ferencváros fűtőház dolgozói nevében:

Honfi János sztahanovista mozdonyvezető, Balogh András sztahanovista fűtő, kiváló vasutas, Hanzély András sztahanovista mozdonyvezető, Szücs II. Mihály sztahanovista fűtő, Steer Mihály mozdonyvezető, Pál Sándor sztahanovista mozdonyvezető, Gutai Mihály mozdonyvezető, Csipes Sándor fűtő, Szabó Antal fűtő, Horti János fűtő.

★

A ferencvárosi vasutas dolgozók felhívását a bányász elvtársakhoz a *„Népszava"*, a magyar szakszervezetek központi lapja is közölte január 27-i számában. A nyilt levélhez a forgalmi dolgozók nevében Rákosrendezőpályaudvar vasutasai is hozzászóltak. Megállapítják, hogy a forgalmi dolgozók is ismerik és nagyon megbecsülik azt a nagy és fontos munkát, amelyet a bányászok végeznek a szocializmus építésében. Leszögezik, hogy a kifogásolnivalókról azért írnak, hogy a vasutasok és a bányászok közös munkájával még jobban segíthessék az országépítést. Hozzászólásukban hivatkoznak arra, hogy a vasutasok munkája is nagy és nehéz munka, közös érdek tehát, hogy megkönnyítsék, ne pedig nehezítsék egymás munkáját. Felsorolják ezután néhány példán keresztül, milyen súlyos üzemzavarokat okoznak a vasútnál a rosszminőségű szénféleségek, mennyi menetidőtúllépés, mennyi gőzfejlesztési idő a rossz szén következménye s rámutatnak, hogy mindez milyen nagy károkat okoz a népgazdaságnak. Levelüket a következőképpen zárják: *„Bányász elvtársak! Biztosak vagyunk abban, hogy megértitek bírálatunk jogosságát és mostantól kezdve nagyobb gondot fordítotok a szén minőségére. Megértitek, milyen káros kihatása van a vasútnál jelentkező súlyos zavaroknak a magasabb életnívó eléréséért folytatott közös harcunkra. Az idei kemény tél különösképpen szükségessé teszi, hogy haladéktalanul változtassunk ezen a helyzeten. Higyjétek el, segítségetekkel mi is mindent megteszünk, hogy leküzdjük az egyéb nehézségeket, hogy zavartalan közlekedéssel segítsük dolgozótársaink, köztük a bányászok munkáját."*

Vasutas hősök — A TÉLI FORGALOM HARCAIBAN

A kemény tél, a nagy havazások, a tomboló hóviharok küzdelmes, önfeláldozó munkát követeltek meg vasutasainktól. Különösen a Dunántúlon kellett keményen harcolniok a közlekedést megbénító hótorlaszok ellen.

A komáromi fűtőház dolgozói is kivették részüket a hóelleni küzdelemből. A fűtőház 601. számú Henschel-típusú gőzhóhányógépének személyzete hősi munkával tisztította meg a helyenként 2—2.80 méter magas hótorlaszoktól a pályát. A legnehezebb munkát a *Tatabánya-alsó—Kisbér—Pápa* szakaszon végezte a gép és a tolómozdony. Sokhelyen 100—150 méter hosszúságban valóságos folyosókat vágott a gép a hótorlaszba. *Csákvári Sándor* és *Sándor Gyula*, a hóhányógép kezelői, valamint *Pintér Ferenc* műszaki felügyelő sokévi tapasztalatukat latbavetve vették fel a küzdelmet a hó ellen. Emberfeletti munkát végeztek a gép fűtői, *Petőcz Sándor* és *Varga József*, akik a rájuk hulló hótól átázva, az erőfeszítő munkától megizzadva mindvégig biztosították a kazán teljes nyomását. A tolómozdonyon nem kisebb munkát végeztek *Dorogi János* mozdonyvezető és *Zsidi István* fűtő. Ete és Kisbér között a hótorlasz oldalfala a tolómozdonyra szakadt és félig betemette. Órákig tartó, kemény harc árán, az etei hómunkások segítségével sikerült csak kiszabadítani a „hóbafulladt" mozdonyt, de a hóhányógép és a mozdony dolgozói — valamennyien sztahanovisták — 60 órás útjukról visszatérve, büszkén jelenthették: *„306 kilométeren megtisztítottuk a vonalat minden hóakadálytól"*.

Amíg a gőzhóeke a nyilt vonalon vívta harcát a hóval, a fűtőházban is mindent megtettek a közlekedés fenntartásáért. A legnagyobb nehézséget az okozta, hogy a fűtőház vidéken lakó dolgozói a hóakadályok miatt nem tudtak eljutni munkahelyükre. A fűtőház főnöke, *Haklik Károly* elvtárs jó példával járt elől: lapátot fogott és elkezdte a szenet csillékbe rakni. Példáját a fűtőház valamennyi műszaki és adminisztratív dolgozója követte: *Révfi Dezső* műszaki intéző, *Szabó László* műszaki előadó, *Pusztai Győző* főkönyvelő, *Osváth Lajos* és *Pálmai Imre* adminisztratív dolgozók, *Kürtösi Géza*, a műszaki kocsirészleg vezetője reggeltől késő estig szerelték szénnel az üres szerkocsival érkező mozdonyokat. A női dolgozókat, köztük *Zsitvai Éva* kezelőnőt szinte „karhatalommal" kellett távoltartani a széntértől, mert ők is részt szerettek volna venni a munkában, hogy a nehéz téli időben hozzájáruljanak a vasúti közlekedés biztosításához.

Új gépek a vasútépítők munkájának megkönnyitésére

A multban a vasútépítés nehéz munkáját kézi erővel végezték. Naphosszat görnyedtek a dolgozók a sínfúró *„racsnik"* és talpfafúrók felett. Most egyre több új, korszerű, benzinmotoros és elektromos gépet kapnak. Az elmult évben a vágánylekötési munkákhoz négy darab benzinmotoros talpfafúrót és négy darab ugyancsak benzinmotoros csavarozógépet adtak át a pályafenntartási szakszolgálatnak. Ezeken kívül 25 darab villamos sínfúrógépet is készítettek.

Ebben az évben további 70 darab különböző kismunkagépet, a többi között benzin- és villamosmotor meghajtású sínfűrészt, sínfúrót kapnak a pályafenntartás dolgozói.

Az éjszakai pályamunkák megkönnyítésére egy 30 kilowattos Diesel-motoros áramfejlesztő agregátort kapott a szakszolgálat. Ennek méretére jellemző, hogy egyedül ez az egy agregátor egy kisebb falu világításához, vagy a töltésnek 15 kilométer hosszúságban való kivilágításához elegendő.

Gondoskodás történt a magasépítő munkák széleskörű gépesítésére is. A vasutas magasépítők 13 darab építési forgódarut, 6 födémdarut, 15 darab elektromos- és 4 benzinmotoros szállítószalagot kaptak.

A vasúti alépítmények elkészítéséhez 17 darab, egyszerre 6 tonna föld elszállítására alkalmas terepjáró gépkocsit, úgynevezett *„dömpert"* kaptak a vasútépítők. Ezek a *„dömperek"* legutóbb Komlón, az új széntároló földmunkáin dolgoztak. Ezenkívül 100 és 500 kilogramm súlyú robbanó döngölőt és 7 darab 760 mm nyomtávú Diesel mozdonyt adtak át rendeltetésének.

A dolgozók érdekében

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége legutóbbi ülésein több határozatot hozott a dolgozók érdekében. Ezekből ismertetünk hármat:

Az első negyedévben pótolni kell az elmaradt szabadságok kiadását

Tárgyalták a munkavédelmi osztálynak a szabadságolási tervekről szóló jelentését. Az elnökség megállapította, hogy 1953-ban a vasútnál a szabadságolási tervet 91 százalékban teljesítették. A minisztertanács megengedte, hogy az elmaradt szabadságok bizonyos mennyiségét át lehet hozni az idei évre. Az áthozott szabadságok 80 százalékát már januárban ki kell adni a dolgozóknak, 20 százalékát pedig egyenlően elosztva februárban és márciusban. Az ez évi szabadságok kiadását már az év elején el kell kezdeni, hogy az esztendő végén ne legyen elmaradás a szabadságolási tervek teljesítésében. Ha szolgálati érdekbe nem ütközik, az idei szabadságot össze lehet kapcsolni a mult évről áthozott szabadsággal.

Az Északi Járműjavító hajtotta végre legjobban a kollektív szerződést

A vasútüzemi vállalatok közül az Északi Járműjavító ÜV hajtotta végre legmaradéktalanabbul a kollektív szerződést. Az üzemnek komoly eredményei vannak a havi verseny megszervezésében, a versenynyilvánosság kibővítésében, a műszakiak nak a versenybe való bekapcsolásában stb., továbbá a szociális, kulturális és munkavédelmi beruházások megjavításában. Éppen ezért az április 1-én hatályba lépő új kollektív szerződések követendő példájául szolgáló minta kollektív szerződést az Északi Járműjavító elmult évi szerződése alapján kell elkészíteni.

Ez a határozat szép elismerése az Északi Járműjavító vállalatvezetősége és üzemi bizottsága, valamint a dolgozók egybehangolt jó munkájának.

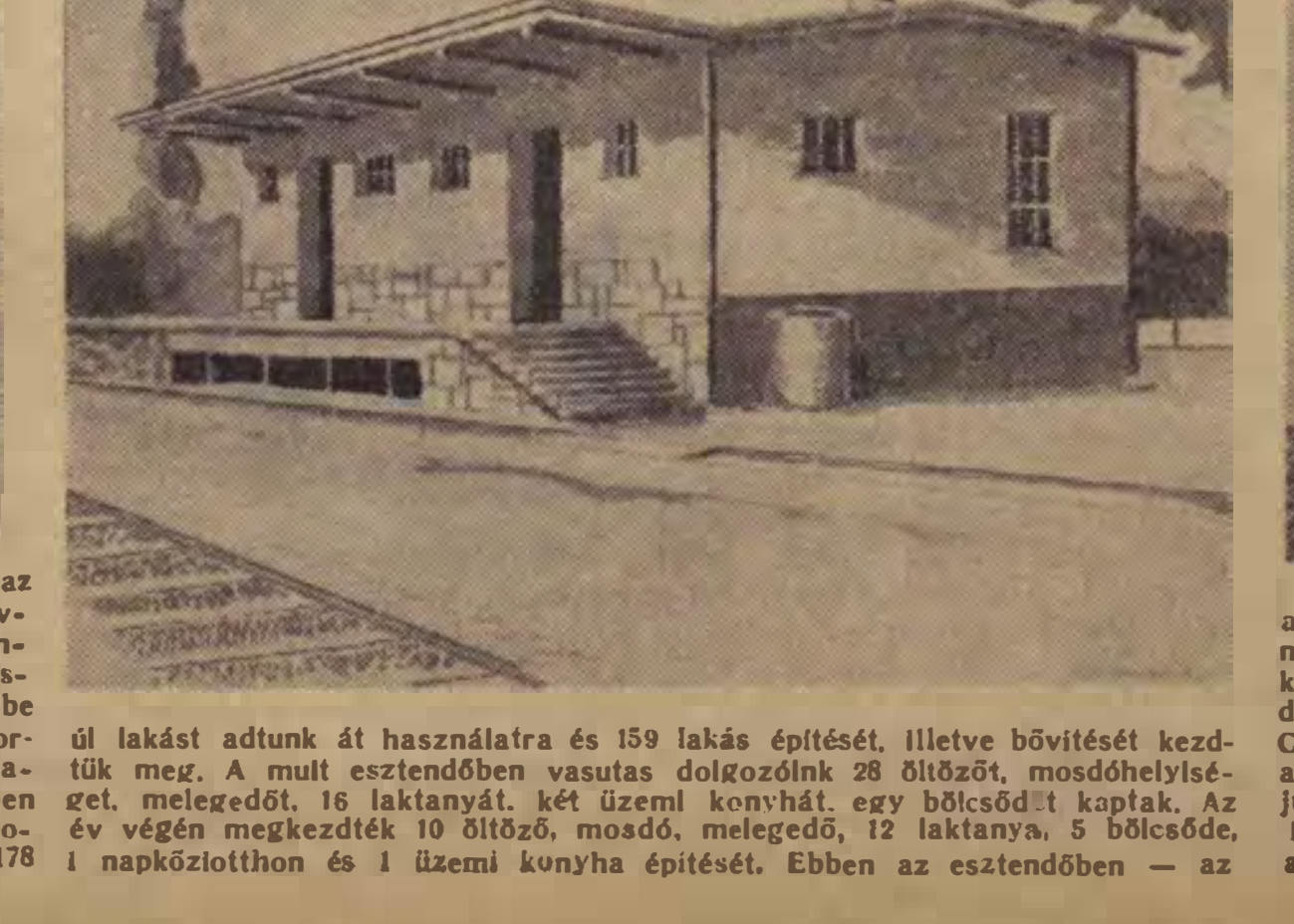
Vizsgát kell tenniök a társadalombiztosítási kifizető helyek ügyintézőinek

A szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vizsgálatával foglalkozó határozat megállapítja, hogy az osztály ellenőrzési tevékenységének komoly hiányosságai vannak. A hiányos ellenőrzés következtében egyes szolgálati helyeken súlyos túlfizetések történtek, ami a dolgozókat károsította meg. Az ellenőrzés megjavítása, a társadalombiztosítási megbízottak oktatásának jobbátétele érdekében fokozni kell az oktatási munkát, továbbá fel kell emelni az ellenőrök számát. Meg kell szervezni a kifizetőhelyek ügyintézőinek oktatását is. Az ügyintézőknek 1954-ben vizsgát kell tenniök a társadalombiztosítási szakismeretekből.

Június 1-től kezdve csak vizsgázott ügyintézők működhetnek. A társadalombiztosítási munka megjavítása érdekében januártól kezdve időközönként megjelenő VSZT-értesítőt ad ki a társadalombiztosítási osztály. Az értesítő rendszeresen közli a dolgozókkal a társadalombiztosítási rendeleteket, határozatokat és egyéb tudnivalókat.

MUNKÁNKAT MEGKÖNNYÍTI, ÉLETÜNKET SZEBBÉ TESZI A KORMÁNYPROGRAMM







„Az anyagi javak termelésére irányuló tevékenységünk központjában az ember áll, a maga sokoldalú szükségleteivel." — mondotta Nagy Imre elvtárs az országgyűlés legutóbbi ülésén. Ebben az esztendőben egész sor intézkedés biztosítja, hogy a kormány fokozottabban gondoskodjon a vasutasság anyagi és kulturális szükségleteiről. Jelentős összegeket ruháznak be az egészségügy fejlesztésére, a munkavédelemre és a lakásépítésre. A kormányprogramm jelentősen emeli például a vasutas-lakások, öltözők, laktanyák, munkahelyek építésére fordított összeget is. Az elmult esztendőben szervezési és anyagellátási nehézségek folytán nem haltottuk végre a programm által előírt építkezéseket, de minden nehézség ellenére is 178 új lakást adtunk át használatra és 159 lakás építését, illetve bővítését kezdtük meg. A mult esztendőben vasutas dolgozóink 28 öltözőt, mosdóhelyiséget, melegedőt, 16 laktanyát, két üzemi konyhát, egy bölcsődét kaptak. Az év végén megkezdték 10 öltöző, mosdó, melegedő, 12 laktanya, 5 bölcsőde, 1 napköziotthon és 1 üzemi konyha építését. Ebben az esztendőben — az anyagellátás javulása és a tervek időben elkészítése, nem különben a munkaerőhiány megoldása lehetővé teszik — hogy Budapesten 196, Szolnokon 32, Debrecenben 50, Vácott 16, Salgótarjánban pedig 10 lakást kapjanak dolgozóink — a fentieken kívül Nyíregyházán, Hatvanban, Miskolcon és Cinkotán új bölcsődét létesítünk. Ez év szeptemberében üzembe helyezzük a seregélyesi MÁV Fiúnevelő Intézetet, ahol 100 gyermek nevelését biztosítjuk. A kislakásépítés keretében 140 családi ház építésére nyílik lehetőség. Képeinken új vasutas lakóházakat és raktárt mutatunk be olvasóinknak az építkezés alatt álló épületek közül. (Kovács István rajzai.)

Vasutas TECHNIKUMOKON tanulnak gyermekeink

Közeledik az iskolai félév. Számos vasutas családban, ahol a gyermek júniusban végzi el az általánosiskola VIII. osztályát, ilyenkor megkezdődik a tanácskozás a szülők között: *milyen pályát válasszanak gyermeküknek, melyik középiskolába irassák be az általánosiskola elvégzése után?* A tanácskozások, amelyekbe természetesen bevonják az *„érdekelt felet"*, az ifjú diákot is, legtöbb családban azzal a határozattal végződnek: *legyen a gyermek vasutas, mint az apja, folytassa a családi hagyományt ezen a komoly, szép pályán.*

Amióta 1953 szeptemberében megnyíltak a *Vasutas Technikumok*, az ilyen elhatározások megvalósítása egyszerűbb lett. A Vasúti Technikumba beiratkozó gyermek ugyanis a középiskolai érettségivel együtt megkapja a vasúti tiszti alapképzést is.

A Vasúti Technikumnak *három tagozata* van. *Vasútforgalmi Technikum* működik Szegeden, az Április 4 útja 44. szám alatt. A *Vasútgépészeti Technikum* Budapesten, VII., Damjanich-utca 4. szám alatt van. A *Vasútépítési Technikum* szintén Budapesten, VI., Rippl-Rónai-utca 16. szám alatt található.

A Vasútforgalmi Technikum

az általános műveltség mellett megadja az alapképzést vasutas forgalmitiszti és vasutas kereskedelmitiszti állások betöltésére. Ezenkívül alapképzést ad a forgalmi és kereskedelmi szolgálatban eltöltött gyakorlati munka után az állomásfőnöki, raktárfőnöki, pénztárfőnöki, menetirányítói, forgalmi és kereskedelmi oktatótiszti, szállítástervezői, áruirányítói, vonalfőnöki, továbbá a Vasúti Főosztály és az igazgatóságok forgalmi és kereskedelmi szakosztályaiban, illetve osztályain osztályfőnöki, az előadói, főelőadói, csoportvezetői állások betöltéséhez.

A Vasútgépészeti Technikum

műszaki tiszteket képez műhelyi és fűtőházi szolgálatra. Képesít a fűtőházi és műhelyi szolgálatban művezetői, gőz- és villamosmozdonyvezetői, motorkocsivezetői, külső és belső mozdonyfelvigyázói, mozdonyirányítói, továbbá a központi szolgálatban irányító munkakörök betöltésére. Ilyen munkakörök: pályamester, vonaltisztviselő, oktatótiszt, építésvezető, továbbá a központi szolgálatban műszaki előadó és főelőadó.

Azok a vasutas szülők, akik Vasutas Technikumba akarják beíratni gyermeküket, bővebb felvilágosítást az illetékes technikum igazgatójától kaphatnak.

A Vasútépítési Technikum

elvégzése megadja az alapképzést a pályafenntartási műszaki tiszti képesítéshez kötött állások ellátó műszakitiszti munkakörök betöltésére, megfelelő gyakorlat után.

KÉRDEZZ — Felelünk rá

A mozdonyszemélyzet köréből sokan fordultak azzal a kérdéssel hozzánk, hogy a vízkezelő- és fordulóállomásokon miért nem biztosítják számukra a megfelelő védőitalt, illetve kalóriapótló ételt?

A 3. szakosztálytól kapott felvilágosítás alapján leszögezzük, hogy a mozdonyszemélyzet, valamint a vonatkísérők számára a szolgálati főnökségek kötelesek a rendeletben előírt melegítő italokat, illetve kalóriapótló ételeket biztosítani. Az erre vonatkozó rendelet (83—43/113/1952. I./3. á.) kiegészítését, amelyet január 15-én, illetve 28-án minden szolgálati főnökség írásos táviratban megkapott, részletesen közöljük:

A vontatási szolgálatnál *a mozdonyszemélyzet*, továbbá a munkájuk túlnyomó részét a szabadban végző *mozdonylakatosok, szénszerelők* és *salakosok*, a forgalmi szolgálatnál *a tehervonatokon szolgálatot teljesítő vonatkísérők*, továbbá a *kocsirendezők* és *sarusok* minusz 5 foknál, vagy annál alacsonyabb hőmérséklet esetén, amennyiben szolgálatuk 8 óra, vagy annál kevesebb, *melegítő ital helyett 4 deciliter forró levesben részesítendők*. A levesbe adagonként *5 dkg kolbászt*, annak hiányában zsírban, vagy olajban pirított tésztát, esetleg kenyeret kell tenni. A leves elkészítésénél biztosítani kell, hogy az úgy tápértékét, mint hőfokát tekintve alkalmas legyen a kívánt cél elérésére.

A kiszolgáltatás időpontját — a szolgálati érdekek figyelembevételével — úgy kell a helyszínen szabályozni, hogy az lehetőleg a szolgálat 5. órájában történjék. *Nyolc órán túl szolgálatot teljesítő*, a már előbb felsorolt *vontatási és forgalmi dolgozók részére* a folyó évi január 13-án kelt 83/I./1954. I./3. á. számú írásos táviratban meghatározott *melegítő-italt is ki kell szolgáltatni*. A melegítőital kiosztása ilyen esetben lehetőleg a szolgálat 9. órájában történjék.

A rendelet III. pontja előírja, hogy *mínusz 15 fok, vagy ennél alacsonyabb hőmérséklet esetén a mozdonyszemélyzet, a szénszerelők, a tehervonatokon szolgálatot teljesítő vonatkísérők részére minden megkezdett 12 órai szolgálat első 6 óráját kalóriapótlásként térítés nélkül 10 dkg szalonnát, 25 dkg kenyeret* és a rendelet I. pontja alatt meghatározott *melegítő-ital dupla adag (6 dkg) cukorral kell kiszolgáltatni*. A rendeletnek ezt a III., kiegészítő pontját január 28-án kapták meg rendelkezésként az összes forgalmi és vontatási szolgálati főnökségek, s a rendelkezés *azonnal hatályba is lépett*. Ki kell emelni, hogy a rendeletnek ez a része *csak mozdonyszemélyzetre és tehervonati vonatkísérőkre vonatkozik*, tekintettel különleges szolgálati beosztásukra.

Szabó II. András, a Nyugati pályaudvar I. pályamesteri szakasz dolgozója azzal a kérdéssel fordult szerkesztőségünkhöz, hogy milyen díjazás jár akkor, amikor a kollektív szerződésben biztosított nyolc fizetett ünnepnap valamelyikén a dolgozók egy részét készenléti szolgálatra rendelik be. Jár-e ilyen esetben külön díjazás?

Amennyiben a munkára kirendelés ideje nem tesz ki egy teljes munkanapot, az eltöltött munkaidőre a szokásos, előírt túlóradíjazás jár. Ha azonban a kirendelés kitölti az egész napi munkaidőt, a dolgozóknak más napokon kell biztosítani teljes fizetett pihenőnapot.

Többizben fordultak már szerkesztőségünkhöz a dolgozók az anyasági segély jogossága iránti kérdésekkel.

Az anyasági segély folyósításának előfeltételei a következők: a dolgozónak két éven belül kilenc havi kimutatható biztosítási idejének kell lennie. Emellett a szülés ideje alatt a biztosítottnak munkaviszonyban kell állnia. Ha e két feltétel közül valamelyik nincs meg, az anyasági segély nem folyósítható.

Az egyenruha-rangjelzés hiánya miatti szabálytalan egyenruhaviselésre vonatkozó kérdésekre a MÁV Anyagellátási Igazgatóság válasza alapján feleletünk több olvasónknak:

A régi mintájú rangjelzések gyártása ismételten megindult és 1953 december 31-ig a rangjelzők leszállítása meg is történt. Már csak a ruhavételezők gondos munkájára van szükség, hogy a dolgozók meg is kaphassák rangjelzésüket.



Kettős küzdelem a kemény téllel és a rossz szénnel — a szállításért

A pályaudvarok csarnokaiba begördülő vonatok mozdonyai hófehérek a dértől, jégrétegtől, mintha liszttel hintették volna be. Fehér dérréteg borítja a messzi útról érkező mozdonyvezetők, fűtők ruháját, sapkáját, sőt a sapka alól kibukkanó hajfürtjeit, szemöldökét is. S ha benézünk a csaknem üres vagy szürkésbarna szénmaradványoktól tarkálló szerkocsikba, előttünk áll teljes valóságában annak a kemény, kettős küzdelemnek a képe, amelyet minden úton meg kell vívniok fűtőinknek, mozdonyvezetőinknek a téllel és a rossz szénnel. Minden fűtő és minden mozdonyvezető minden nap a hőstettek sorozatát hajtja végre.

„A vasutasok biznak a bányászokban"

Mégis, ha szóbakerül ez az emberfeletti munka, hangjuk nem elkeseredett. Mint például *Romhányi László* elvtárs, a Keleti-fűtőház sztahanovista mozdonyvezetője és fűtője, *Zsiga József* elvtárs mondja: *a vasutasok biznak a bányász elvtársakban*. Biznak abban, hogy belátják: *a rosszminőségű szén hallatlan károkat okoz nemcsak a vasútnak, hanem egész népgazdaságunknak.*

— A vasutas dolgozóknak nem kell magyarázni — mondja *Zsiga* elvtárs — milyen emberfeletti munkát, milyen hatalmas szénmennyiség eltüzelését, mennyi szítóvasazást, mennyi tűztisztítást, mennyi gőzfejlesztést jelent a rossz szén. *Homokos, agyagos szénnel — vagy még helyesebben kifejezve: szenes homokkal — nem lehet tüzelni, nem lehet gőzt fejleszteni.* Hiszen tudjuk, hogy *a homokot éppen a tűz eloltására használják*. Mi fűtők minden erőnket beleadjuk a munkába, ahogy mondani szoktuk, *„térképes"* lesz a zubbonyunk az izzadtságtól, amíg egy-egy úton ki tudja hányszor kitisztítjuk a csaknem méter magas tüzet.

Közös erővel a nehézségek legyőzéséért

— A ferencvárosi fűtő és mozdonyvezető elvtársak elmondták nyílt levelükben, mit kívánunk és mit várunk mi a bányász elvtársaktól — veszi át a szót *Romhányi* elvtárs. — Mi most inkább arról szeretnénk beszélni, *hogyan segíthetjük egymást mi, vasutasok a nehézségek legyőzésében. Budapest-Keleti pályaudvar* forgalmi szolgálattevői például nagy segítségünkre vannak azzal, hogy *igyekeznek a mozdonyokat minél előbb beadni a fűtőházba*. Így több időnk maradt karbantartásra, szerelésre, ami a mostani viszonyok között fokozottabban fontos. Minden forgalmi szolgálattevőt arra kérünk, a fordulóállomásokon is, hogy *minél gyorsabban vigye be a gépeket a fűtőházba.*

— Igen fontos még, különösen ködös, havas időben, *az előjelzők pontos kezelése*. Nagyban segíthetik a munkánkat, a menetrendszerinti közlekedést a forgalmi szolgálattevők, ha *az írásbeli rendelkezéseket már a vonat fogadásánál átadják*. Egyébként sok példával tudnánk bizonyítani, hogy a nehézségek sokkal *megértőbbé tették a forgalmi dolgozókat*, megnövekedett a segítőkészségük, nem egyszer történt, hogy vízvételezésnél maga a forgalmi szolgálattevő hajtotta a szerkocsira a darut. Sokat tudunk együttes erővel segíteni a nehéz helyzeten és kell is segítenünk, hiszen közös érdekünk, hogy a forgalmat biztosítsuk. Ugyanígy nagy segítséget jelentene, ha a jegyvizsgáló elvtársak is mind utasítás szerint dolgoznának, értem ezalatt azt, hogy a fordulóállomásokra érkezés előtt zárják el a gőzszabályozókat. Jó lenne, ha az igazgatóságok minden fordulóállomásra megfelelő számban vezényelnének *gőzfűtés-szerelőket*, illetve *tömlőösszerakókat.*

— A vidéki fűtőházakat arra kérjük, hogy *a pesti gépek számára is igyekezzenek megfelelőbb szenet biztosítani.* Ne fordulhasson elő olyan eset, mint *Csabai* elvtárssal *Nagykanizsán*, ahol olyan rossz szenet szereltek a szerkocsijába, hogy a sok gőzfejlesztés miatt 180 perces késéssel érkezett. Ugyanakkor a fűtőház saját gépeit jobb szénnel szerelték, s amikor ezt *Csabai* elvtárs szóvátette, a fűtőházfőnök így felelt: *„Az én egyéni hatáskörömbe tartozik, milyen szenet adok a pesti gépeknek"*.

— Végül még egy kérésünknek szeretnék hangot adni. Tegyék lehetővé, hogy a vízvételező helyeken, vagy a fordulóállomásokon *melegítő-italt* kapjunk. Higyjék el, egy-egy csésze forró tea valósággal új erőt önt az emberbe. Mégis, nem tudjuk, miért, sehol sem kapunk melegítőitalt. *(„Kérdezz — felelünk rá" című rovatunkban ezzel kapcsolatban közöljük a 3. szakosztály válaszát, illetve a kiadott rendeletet. A szerk.)*

Amint *Romhányi* és *Zsiga* elvtársak szavaiból is kitűnik: ezekben az időkben még inkább szükséges, hogy *a szolgálati ágak szorosan együttműködjenek, segítsék egymás közös harcát, közlekedésünk zavartalan biztosítását.*

HÍREK

— A Központi Statisztikai Hivatal jelentése az 1953. évi népgazdasági terv teljesítéséről közli, hogy a vasút 1953-ban 12,7 százalékkal több árut szállított, mint az előző évben. Az őszi csúcsforgalomban a kocsiforduló átlagos ideje félnappal rövidebb volt, mint a megelőző esztendőben. Az elmúlt évben két százalékkal többen utaztak vasúton, mint 1952-ben. Nőtt a vasúti személykocsik száma is, mindamellett a személyszállítás terén a helyzet nem kielégítő.

— Megjutalmazták az Épületfenntartási Főnökség 53 dolgozóját. Az Épületfenntartási Főnökség dolgozói több lakásépítési, lakásmegosztási és egyéb építési munkát határidő előtt végeztek el. A vállalatvezetőség pénzjutalomban részesítette azt az 53 dolgozót, akik az építkezések határidő előtti befejezését jó munkájukkal elősegítették. (Jónap Béla levelező.)

— A MAGYAR NŐK ORSZÁGOS KONFERENCIÁJA ma nyílt meg Budapesten az Építők „Rózsa Ferenc" kultúrotthonában. A tanácskozáson részvevő 800 küldött, akik között sok vasutasnő is helyet foglal, megbeszéli a különböző terü eten dolgozó nők részvételét a kormányprogramm megvalósításában. A konferenciát a MNDSZ vezetőségének megvá asztásával fejezik be.

— A Landler Jenő Járműjavító ÚV dolgozói levelet intéztek a Szabad Nép szerkesztőségéhez abból az alkalomból, hogy február 1-én a magyar sajtó napján lesz 12. évfordulója a lap megjelenésének. A levél a dolgozók szívböllyő, harcos üdvözletét tolmácsolja. „Vezesse a Szabad Nép, mint pártunk központi lapja továbbra is a magyar dolgozó népet a szocializmusért, a békéért vívott harcában" — írja a levél. (Vereczkei János tudósító.)

A párttitkár

A titkári szobában komortekintetű férfiak ültek körül az asztalt. Órák óta tartott a pártbizottsági értekezlet. Fontos kérdést vitattak: a vezetőségválasztás feladatait.

A párttitkár hadvezérhez hasonlított, aki döntő ütközet előtt megbeszélést tart a parancsnokkal és megjelöli számukra a tennivalót.

Gondokba merülten ültek a pártbizottsági tagok, mindenki a maga feladatán töprengett. Átérezték a helyzet komolyságát.

Már úgy tűnt, hogy a megbeszélés a végéhez közeledik, mikor a DISZ segítésével megbízott pártbizottsági tag szót kért. Zavartan köhécselt, eloltotta cigarettáját, aztán óvatosan körülhordta tekintetét a feléje forduló arcokon, majd beledőfte nézését a szőke, lányosarcú titkár nyílt szemébe.

— Elvtársak. A vezetőségválasztás komoly erőfeszítést követel meg mindannyiunktól. Az én vállamon nem kevesebb nyugszik, mint a Hámán Kató fűtőház nagyhírű fiatalságának a mozgósítása. De kérdés, elvtársak, sikeresen segíthetem-e a DISZ-szervezetek munkáját, felsorakoztathatom-e az ifjúságot, ha maga a pártbizottság titkára, Beke elvtárs nem törődik a fiatalokkal?

A párttitkár érezte, amint a vér felfut arcába, teste erőtlen-



né válik, keze reszketni kezd. Haragudott ezért magára. Kezét leeresztette az ölébe, ne vegye észre senki, milyen hatást gyakorolt rá a bírálat. Feldúlt arcát azonban nem rejthette el.

Egy másik elvtárs is felszólalt. Pörölycsapásként zuhogott a bírálat a párttitkárra. Keveset jár a dolgozók közé, akták, irományok fölött görnyed napestig és nem látja meg a körülötte zajló életet, nem látja meg az embert.

Hiába keltek védelmére, az elhangzott bíráló szavak égették. Tulságosan elszokott tőle, hogy őt, a pártbizottság titkárát bírálják. Amióta a pártbizottság élére került, nemigen hangzott el elmaraszta ló szó munkájáról, magatartásáról. Ugy érezte, igazságtalanul sujtják a kemény szavak. Kibukkant belőle a szó:

— Ha így van, ahogy állítjátok elvtársak, akkor nincs helyem a pártbizottság élén.

Szavait dermedt csend fogadta. Beke elvtárs úgy érezte, hogy ez a némaság a beleegyezés, az egyetértés csendje. De aztán feloldódott a dermedtség, szelíd, józan szavak záporoztak rá, amelyek megértették vele, milyen rosszul tette, hogy a segítő bíralatra megfutamodással felelt.

Azon az éjjelen elkerülte őt az álom. Lepergett előtte az élete. Ki is volt Ő? Szegény kőművessegéd gyermeke, aki több szomorúságot, nélkülözést látott a szülői házban, mint amennyit a vedlett falak befogadhatnak. Ünnep, ha munkája van az édesapjának, de megszokottabb a munkanélküliség hétköznapja. Négy polgárit végez és aztán ő is beáll a munkát keresők közé. Munka nincs. Egy tejfiókban megkönyörülnek rajta, felveszik kifutónak. Bére heti négy pengő. Néhány hónap mulva elküldik. Családos, többgyermekes apának kell a hely. Fűszereshez megy kifutónak. Hajnalban kel, kitolja a kézikocsit a Nagyvásártelepre és mint igásló, úgy húzza vissza gyümölccsel, zöldséggel megrakottan. Később pedig lakatostanonc lesz, majd bekerül a Déli fűtőházhoz különszerződéses munkásnak. Háború, hadifogság. Magára ébredt odakinn. Mi volt a sorsa, mit tettek vele, családjával és a hozzá hasonló szegényemberekkel az urak? Ugy issza az igaz szót, mint szomjas ember a tiszta forrásvizet. Az elvtársak már odakinn a Szovjetunióban felfigyelnek rá: forradalmár lelke van ennek a fiúnak — így beszélnek róla.

1947 végén hazajön. Kicsiny lakását a bomba ereje szórta szét. Felesége gyermekkel várja, kétéves kislányával, akit még nem is látott. Uj élet kezdődik számára. Küzdelmes, de örömteli élet. Belép a pártoa. Iskolára viszik, előbb egy, majd három- és később öthónaposra. Alapszervi párttitkár lesz Fél éve pedig a pártbizottság élére került.



Mikor az ébresztőóra berregni kezd, gyors mozdulattal elhallgattatja, az asszonynak csak később kell ébrednie, hadd aludjék még. Körülnéz lakásában. Szépen berendezett, kényelmes, csillogóan tiszta. kis otthona van, megpihen a szeme a varázsszemes rádión. a könyvespolcon, mely roskad a szépkötésű könyvek súlya alatt.

Mikor megérkezik a fűtőházba, leteszi aktatáskáját íróasztalára, de bundáját nem veti le, megy ki a dolgozók közé. Nagy pelyhekben hull a hó, a szénszerelő dolgozói megfeszített munkát végeznek, tolják a csilléket, gyorsan kell szerelni a gépeket, hóakadályos pályarészek vannak, nagy a hideg. Panaszolják, hogy nincs ebédidejük, mert percre sem hagyhatják abba a munkát.

Visszamegy irodájába, intézkedik, hogy a fűtőház aktívái gyűljenek össze rövid megbeszélésre. Negyedóra mulva megtelik a kultúrterem.

— Elvtársak, segíteni kell a szerelőmunkásokon.

Az elvtársak megértik, örömmel vállalják, hogy ebédidőben ők csilléznek, hadd pihenjenek, melegedjenek, ebédeljenek a szenesek.

Délben maga is kimegy dolgozni. A szabadnapos Tóth Gyula mozdonyvezető a társa, vele együtt tol fel 13 csillét egy óra leforgása alatt. Amikor visszajönnek a szenesek, egy kis meghatottsággal állnak meg és csak ennyit mondanak:

— Köszönjük, elvtársak.

A párttitkár a mozdonylakatosokhoz megy, ott dolgoznak a fiatalok. Nézi munkájukat, aztány néhány szakmai fogást mutat a számukra. Érti a mes-



terséget. Ez tetszik a fiatalóknak, meg az is, hogy a sportról beszél velük, meg a szórakozásról és csak úgy kanyarodik oda a beszéd fonala a kormányprogrammhoz, a vezetőségválasztáshoz.

Mikor arról faggatja az ifjakat, hogy milyen elvtársakat szeretnének látni az alapszerv élén, akkor az egyik. nyurga, szeplős fiú az arcába néz és azt mondja:

— Olyant, aki megérti a fiatalokat. aki szeret minket, akinek a szavára megbízsereg bennünk a vér. Olyan formájú emberek kellenének, mint a titkár elvtárs.

Könnyű szívvel megy vissza irodájába. A tegnap esti köd eloszlott benne. Arra gondol, hogy mégiscsak igazuk volt az elvtársaknak. Többet kell együttlennie a dolgozókkal.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 szám. — Telefon 228—895 428—332, üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM. 6. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 FEBRUÁR 6.

A PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE

Több, jobb kocsi és mozdony

A Landler Művek dolgozói az idei tervévet kedvezőbb feltételek mellett kezdték, mint az 1953-ast. A kocsiosztály például — a tavalyi hiányosságokból okulva — olyan körültekintően szervezte meg az előkészületeket, hogy már január első napjaiban személykocsipróbát tudott kibocsátani.

Súlyosabb nehézségek a VI. osztálynál merültek fel, amely megfelelő kazánlemez hiánya miatt, nem tudta betartani ütemtervét. De az osztály dolgozói bíznak abban, hogy a KGM rövidesen megfelelő anyagot biztosít számukra.

A hatalmas üzemben a dolgozók a brigádok egymás után teszik meg felajánlásaikat a kongresszus tiszteletére. A *Sasvári-mozdonyszerelőbrigád* vállalta, hogy terven felül előkészít javításra egy 424-es mozdonyt. A háromtagú *Szemerádbrigád* egy 326-os sorozatú mozdony elektrolattyújának az elkészítését. *Kovács József* armatúra-lakatosbrigádja pedig tíz frissgőzlövettyű készítését vállalta terven felül. A három fényi *Szüvágyi-lakatosbrigád* mozdonyalkatrészek előmunkálatait vállalta terven felül.

A kocsiosztály dolgozói szintén lelkesen készülnek április 18-ra, mert átérzik, mit jelent ez az esemény népünk életében. A kongresszus tiszteletére, terven felül 267 Etit vállaltak.

A kongresszusi felajánlások teljesítését a műszakiak jó szervezőmunkával segítik elő. *Makrai István* külsős művezető vállalta, hogy jó munkaszervezéssel, az anyagellátás zavartalanságának biztosításával a legmesszebbmenőkig támogatja a dolgozók felajánlásait.

A *Landler-üzem* dolgozói addig is, amíg a KGM szervezettebbé teszi számukra az anyagellátást, számos újítással, észszerűsítéssel, a használt anyagok felkutatásával és jobb felhasználásával segítenek magukon. Egyemberként törekszenek arra, hogy több és jobb mozdonnyal, kocsival köszöntsék a párt III. kongresszusát.

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV* fiataljai rendkívül büszkék arra a vörös vándorzászlóra amellyel a DISZ Központi Vezetősége nemrég tüntette ki őket. A III. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaikkal is meg akarják mutatni, hogy méltók erre a kitüntetésre. *Dolinka Tamásné* ifjúmunkás esztergályos, aki egyike volt a vándorzászló átvevőinek, felajánlotta, hogy eddigi teljesítményét, amely 110—115 százalék között mozog, a kongresszusig 130 százalékra emeli. *Nálnoczky Ferenc* ifjúmunkás sztahanovista lakatos a VIII. a. osztály ifibrigádja nevében vállalta, hogy munkáinkat az eddigi 170 százalékról 180 százalékra teljesítik mentesen teljesítik. *Tóth Márta* ifjúmunkás, aki annakidején mint a DISZ küldötte résztvett a bukaresti VIT-en 135 százalékról 145 százalékra emeli teljesítményét. Számos hasonló szép felajánlást tettek még a Landler Művek fiataljai. *(Vereczkei János tudósító.)*

Az egriek vállalása

Eger állomás dolgozói a pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy a tehervonatok átlagos terhelését márciusban 2.5 százalékkal, áprilisban 3 százalékkal túlteljesítik. A fajlagos kocsimozdítási tervet márciusban 1.5 százalékkal, áprilisban 2 százalékkal teljesítik túl.



A hideg idő, az erős havazás a kocsifelíróktól is önfeláldozó munkát követel. Kocsifelíróink, köztük a női dolgozók azonban helytállásukkal szép eredményt érnek el. Képünkön Horváth Irén, Budapest—Nyugati pályaudvar kocsifelírónőjét látjuk, aki a kocsitartózkodási egységidőt 100 százalékra teljesítette, s most a pártkongresszus tiszteletére 104 százalékos felajánlást tett.

(Kovács G. felvétele.)

„Az ország népe hálás nekik és büszke rájuk"

— A „Szabad Nép" írja —

A legutóbbi napokban hazánk vasútvonalait mintegy 900 kilométer hosszúságban hóakadályok tették járhatatlanná. A vasút dolgozóinak elszántságától, áldozatkészségétől függött: *hogyan lüktet tovább az ország gazdasági vérkeringése. S a magyar vasutasdolgozók százai és ezrei megmutatták, hogy derék fiai a hazának.*

A 470. számú tehervonat szerdán érkezett Miskolcra. A mozdony vezetője, Varga Károly és a fűtők: Bai István és Pócsik István akkor már hosszú és kimerítő szolgálat után voltak. De amikor megtudták, hogy egy üres szeneskocsikból álló szerelvényt kellene Kazincbarcikára továbbítani, tétovázás nélkül vállalták: elvégzik ezt a munkát is.

Január 30-án Záhonyból nagymennyiségű vasércet kellett volna útnak indítani az ózdi és diósgyőri kohászati üzemekbe. Az érc szállításához szükséges nyitott vasúti kocsiból azonban nem volt elég a határállomáson. Este 7 óra 10 perckor

mínusz 22 fokos hidegben, 80 kilométer sebességű északi szélben,

egy üres, nyitott szerelvény indult útnak Nyíregyházáról Záhonyba. A 69 kocsiból álló vonatot a nyíregyházi vasutasok, *leküzdve az út szinte hihetetlen nehézségeit, hősi munkával,* éjféli után 20 perccel eljuttatták a záhonyi állomásra. Az ő érdemük, hogy január 31-én 4000 tonna vasércet szállíthattak el Záhonyból az ózdi és a diósgyőri kohászok címére.

S ki tudná leírni azt a hősi munkát, amellyel a vasút dolgozói megtisztították a Budapest—Miskolc közötti vonal egyes szakaszait a helyenként 170 centiméter magas hóakadályoktól? Vonatokat temetett be a hóvihar, olyan vonatokat, amelyek a főváros életéhez oly fontos szenet szállították. De a hős vasutasok nem törődtek azzal, hogy éjjel-nappal dolgoznak; egyetlen célt láttak maguk előtt: helyreállítani a zavartalan forgalmat...

Az ország népe hálás nekik és büszke rájuk.

Egy termelési értekezleten

Rákosrendező vasutasai a pártkongresszus alkalmából versenyre hívták az ország többi nagy rendezőpályaudvarát

Régen tartottak olyan népes és élénk termelési értekezletet *Rákosrendező állomáson*, mint legutóbb. Csak úgy záporoztak a felszólalások. Azt beszélték meg a dolgozók, hogyan készülhetnének a legméltóbban a III. pártkongresszusra. *Egyhangúlag elhatározták, hogy február 1 és április 18 közötti időtartamra kongresszusi versenyre hívják az ország legnagyobb rendezőpályaudvarait.*

Versenyfelhívásukban a többi között vállalják: a zord téli időjárás után az ipar és a mezőgazdaság termékeinek gyors és zavartalan elszállításával elősegítik a népgazdaság valamennyi ágának terveljesítését. Az állomás guritódombján a versenyidőszakban *naponta 160 vasúti kocsival többet rendeznek szerelvényekbe, mint amennyit a terv előír.* Ez lehetővé teszi, hogy *április 18-ig a pártkongresszusig tervén felül csaknem 100 vonatot indíthassanak különféle árukkal megrakva az ország minden részébe.*

A versenyfelhívásban kitűzött feladatok megvalósítása érdekében harcba indulnak azért is, hogy *az állomásra érkező vasúti kocsik átlagos tartózkodási idejét 40 perccel csökkentsék.* Így jelentősen hozzájárulnak a kocsiforduló gyorsításához, ami a folyamatos szállítás és ezért a népgazdaság terveljesítésének egyik legdöntőbb előfeltétele.

Kettős győzelem:

A pécsi állomás és fűtőház — élüzem

Pécs állomás küldöttei ott voltak az elmult ősszel *Budapest-Nyugati pályaudvar* élüzem-ünnepségén. Őszinte örömmel fejezték ki jókívánságaikat a boldog versenytársnak (a két állomás párosversenyben áll egymással) a kitüntető címhez. Ugyanekkor azonban kemény fogadalmat tettek, hogy *legközelebb náluk tesz hasonló ünnepség.* Mindjárt jól körül is néztek a Nyugatiban, tanulmányozták, hogyan érte el a rivális az élüzem címet. Amit láttak, hallottak, jól megjegyezték és elmondották otthon. Ezeket a tapasztalatokat is felhasználták abban a fáradságot nem ismerő munkában, amit ettől kezdve három hónapon keresztül szakadatlanul végeztek, és aminek eredményeként most elnyerték az *„élüzem"*-címet.

Gerecs István állomásfőnök és helyettese *Pintér János* elvtárs, nagy szakértelemmel, tanítva, buzdítva és példát mutatva vezették az élüzem címért folyó harcot. A legjobb harcostársakat a tolató-csapatokban találták meg. *Kincses Károly* és *Barna József* kocsimester hűségesen hajtották végre utasításaikat. A két brigád tagjai hóban, fagyban, kitartó hősiességgel dolgoztak és nagy mértékben hozzájárultak, hogy *a 108 százalékos terveljesítést kívánó élüzem-szinttel szemben az állomás 113.6 százalékos terveljesítést ért el.* Nagyrészük van abban a kereskedelmi dolgozóknak is a kocsik gazdaságos kihasználása révén.

Hogy Pécs győzelme nemcsak nem véletlen, hanem céltudatos kitartó munka eredménye, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy amikor az állomás élüzem lett, *ugyanakkor a vele szorosan együttműködő fűtőház is elnyerte ezt a kitüntető címet.* A kettős siker méltán dicséri a pécsi vasutasok jó munkáját és növeli jó hírüket.

A fűtőház a többi között annak köszönheti jó eredményét, hogy a nehézsúlyú-mozgalom keretén belül nagy mértékben hozzájárult az önköltségcsökkentéshez. Összesen 128.311 tonna túlsúlyt továbbított és ezzel *229 darab 560 tonnás vonat költségét takarította meg.* Különösen kiemelkedik a fűtőháznak az *„500 kilométeres"*-mozgalomban elért teljesítménye. Annak ellenére ugyanis, hogy csak nyolc géppel vesz részt a mozgalomban, mégis *napi 207 kilométeres átlagot* ért el a negyedik negyedévben.

A szép eredmény kiharcolásában élenjárt a fűtőház 47 sztahanovistája, akik közül egy Kossuth-díjas, kettő munkaérdemrendes, több pedig kiváló és érdemes vasutas.

Leiti Ferenc — Várnai László

A várpalotai fiatalok köszöntése:

„Vállaljuk, hogy állandóan élüzem szinten végezzük termelőmunkánkat"

Vasutas ifjúságunk is egyre nagyobb számmal kapcsolódik a III. pártkongresszus tiszteletére indított felajánlásokhoz. Diszistáink szebb életüket, biztos jövőjüket köszönik a pártnak és ezt juttatják kifejezésre a III. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaikkal.

„Mi, Várpalota állomás fiatalja — írják levelükben Várpalotáról — a III. pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyhez valamennyien csatlakozunk.

Vállaljuk, hogy állandóan élüzem szinten végezzük termelőmunkánkat és a kongresszusig — szorosan együttdolgozva idősebb elvtársainkkal — elnyerjük az élüzem címet.

Világosan látjuk azokat az erőfeszítéseket is, melyekei Várpalota bányászai tesznek, hogy emeljék a széntermelést, hozzájáruljanak az ország szénszükségletének kielégítéséhez. Ezért vállaljuk, hogy állandóan, minden nehézség ellenére is biztosítjuk a bánya vagonszükségletét, zavartalan kocsiellátásával. Maradéktalanul ellátjuk azt a feladatunkat is, hogy késedelem nélkül eljusson a szén az Inotai Erőműhöz. Ezeknek érdekében ifjúsági brigádot szervezünk a forgalmi dolgozókból, mely vállalja, hogy állandóan 110 százalékos átlagszinten végzi munkáját. Meghonosítjuk és elterjesztjük a szovjet tolatási módszereket, megszervezzük az ipartelepek grafikonos kiszolgálását.

A mezőgazdaság segítése érdekében vállaljuk: a péti fűtőanyagot (nyersolaj, benzin és más üzemanyag), és péti-sőt a gyárból való megérkezés után az első vonattal továbbítjuk rendeltetés helye felé.

Védnökséget vállalunk szomezőgazdasági gépek felett, melyeket állomásunkon keresztül a MAV továbbít.

Vállaljuk, hogy váltóőri vizsgára készülő öt elvtársunk, határidő előtt két hétel eredményesen teszi le a vizsgát. Politikai felvilágositómunkánk fokozásával elérjük, hogy április 4-re állomásunk minden fiatalját bevonjuk a DISZ-be és elérjük, hogy a DISZ politikai iskolán nem lesz igazolatlan hiányzás.

Papp Tibor DISZ-titkár".

„Személyvonat indul Budapest felé..."



Ez a sokszor hallott mondat különösen nagy jelentőséget kapott a kemény téli napokban, amikor minden vonat indulásáért erős, önfeláldozó küzdelmet kellett vívniok a vasutas dolgozóknak. Képünk a Székesfehérvár állomásról kigördülő budapesti személyvonatot mutatja.

(Németh Gy. felvétele)

A BARCSI DISZISTÁK FELHÍVÁSA

Vontatási ifi-dolgozók! A barcsi MAV DISZ-szervezet felhívással fordul az ország valamennyi fűtőháza DISZ-szervezete felé a letétbe helyezett mozdonyok alkatrészeinek megőrzése céljából.

Mi, a barcsi MAV DISZ-szervezet fiataljai vállaljuk, hogy a fűtőháznál letétbehelyezett mozdonyokat megóvjuk, hogy gépünket bármikor a forgalom rendelkezésére bocsáthassuk.

Vontatási ifi-dolgozók! A kormányprogramm megvalósítását segítsd elő, ha csatlakozol a felhíváshoz és a letétbe helyezett mozdonyok felett védőrőrséget vállalsz. Előre a letétbehelyezett mozdonyok megőrzésével a kormányprogramm megvalósításáért!

Komlós István, DISZ-titkár

KÜZDELEM A TÉLLEL



Embert és gépet egyaránt kemény próbára tesz az idei tél. Különösen a rosszul karbantartott mozdonyokat veszi elő erősen a fagy. Képünk jégcsapokkal és hóval „díszített" 324-es sorozatú mozdonya szemléltetően mutatja a karbantartás hiányosságait: a tömítetlen helyeken hatalmas jégcsapok keletkeztek. A jó karbantartás éppen ezért fokozottabb kötelességet jelent most, amikor vontatási dolgozóinknak kettős küzdelmet kell vívniok az időjárással és a rossz szénnel.

(Németh Gy. felvétele)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Új pártvezetőséget választott a ferencvárosi fűtőház I. alapszervezete

A fűtőház kultúrtermét felfratok díszítik. A teremben hosszú asztalok mellett a taggyűlés kezdetét várják a kommunisták. Nagy nap ez a mai, hiszen mindnyájuk ügyéről, az új vezetőség megválasztásáról lesz szó. Beszélgetnek a vezetőségválasztás fontosságáról, a pártdemokrácia kiszélesítésének jelentőségéről. Néhányan jegyzeteket készítenek, újra átgondolják az elmult vezetőségválasztás óta eltelt időeredményeit és hibáit. A ferencvárosi fűtőház I. alapszervezetének kommunistái felelősségük tudatában gyűltek össze a vezetőségválasztó taggyűlésre.

Valamivel 16 óra után megkezdődik a taggyűlés. Megállapítják határozatképességét, megválasztják az elnököt és az elnökséget, majd a jelölőbizottságot.

Ezután az elnök felkéri *Karácsonyi* elvtársat, hogy tartsa meg a vezetőség beszámolóját. A párttagok és tagjelöltek rövid, tartalmas beszámolót hallottak. Felépítésén meglátszott a kollektív munka eredménye: csak a lényegesebb kérdésekre tért ki, helyes összefoglalót adott a nemzetközi helyzetről. Az elért eredményekről is beszélt, melyet a párt vezetésével ért el népi demokráciánk. Majd ismertette az alapszervezet eredményeit, feltárta a pártélet különböző oldalait, a vezetőség munkáját, értékelte a hibákat és a sikereket. Helyesen foglalkozott a kormányprogramm óta eltelt időszak pártmunkájával és az emberekről való gondoskodás kérdéseivel is.

Csökkentette azonban a beszámoló értékét, hogy kevés szó esett a termelés pártirányításáról és a vezetőség önbirálata is több kérdésben felszínes volt. A beszámoló, bár bírálta a politikai osztály segítésének hiányát, de erre nem tért ki kellő súllyal, a hibák jelentőségéhez mérten

Tizennégyen szólaltak fel a taggyűlésen, többségükben kiegészítették a beszámolót. *Kozári* elvtárs — igen helyesen — azt hiányolta, hogy nem értékelték, milyen eredménnyel haitották végre az alapszervezet határozatait, nem lát tiszta képet a végzett munkáról.

Salygó elvtársnő is bátran bírált.

Az irodai dolgozókkal keveset törődött a pártszervezet.

Hónapokig nem volt pártbizalmi, elmaradtak a pártcsoportértekezletek s emiatt az irodában dolgozó kommunisták készületlenül jártak a taggyűlésre, munkájukkal nem kellően erősítették az alapszervezetet.

Termékeny vita alakult ki a fiatalokkal kapcsolatban. Egyik elvtárs azt vetette fel, hogy a fiatalokat nem lehet nevelni. A taggyűlés helyesen foglalt állást: megállapította, hogy

nagyobb türelemmel kell foglalkozni a fiatalokkal

és akkor az eredmény sem maradhat el.

Igen hasznos felszólalások hangzottak el a propagandamunkával kapcsolatban, melyeknek megszívlelése komoly segítséget nyujt az üi vezetőségnek s a felsőbb pártszerveknek is.

A párttagok

a taggyűlés középpontjába helyezték az emberekről való gondoskodás elvét.

Itt még sok a tennivaló. Hiányos a fülés, a melegruha és többen vetették fel a bérezés problémáit is.

Alapjában a beszámolót követő vita betöltötte feladatát, bár

kevesen bírálták személyszerint a vezetőség tagjait

és az egyes elvtársakat, valamint *többen „adósak" maradtak az önbirálattal.*

Karácsonyi elvtárs válasza után felolvasták a határozati javaslatot. A határozati javaslat pontjait — sajnos — nem követte érdemleges vita. A taggyűlésen kezdett eluralkodni e kapkodás s ami ezzel jár, bizonyosfokú mechanizmus — az elvtársak siettek, hogy elérjék az induló vonatokat. Igy aztán hiba is történt. A határozati javaslatot nem tárgyalták meg pontonkint es kiegészítő javaslat sem hangzott el.

Ez a körülmény nyomta rá bélyegét magára a választásra is, melyre a régi vezetőség lemondása után került sor. A jelölőbizottság javaslatán kívül nem hangzott el újabb javaslat, más nevek nem kerültek a jelölőlistára. A jelöltek személyével kapcsolatban csak néhány megjegyzés volt, vita nem alakult ki. Hiba volt az is hogy a küldöttek felvételét a szavazólapra nem személy szerint, hanem csoportosan szavazták meg.

Ezután kiosztották a szavazólapokat, megkezdődött a titkos szavazás, melynek során a jelölteket a párttagság elfogadta.

A vezetőség két új taggal frissült fel. Olyan elvtársak kerültek a vezetőségbe, akik eddigi munkájukkal, magatartásukkal bebizonyították, hogy méltóak a párttagság bizalmára, képesek újabb eredményekre mozgósítani a ferencvárosi fűtőház I alapszervezetének kommunistáit és pártonkívüli dolgozóit.

Vasutas dolgozóink bérrendezése

Nagy Imre elvtárs, a minisztertanács elnöke január 23-i országgyűlési beszédében a többi között bejelentette, hogy a kormányprogramm végrehajtása során a MAV-nál is sor kerül az alacsony keresetű dolgozók bérének rendezésére. Az örömmel fogadott bejelentés nyomán a *Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja* január 29-i különszáma már közölte is az alacsony bérosztályba besorolt dolgozók munkabérének felemeléséről szóló rendeletet. A rendelet az 1. bérosztálytól a 25. bérosztályig besorolt dolgozók *munkaköri bérének felemeléséről* intézkedik. Eszerint az ezekbe a bérosztályokba besorolt havibéres dolgozók *február 1-től kezdődőleg* a következő munkaköri bért kapják a változatlanul hagyott alapfizetésen felül:

Bérosztály	1. területi bércsoport	2. területi bércsoport
1.	271.— Ft	244.— Ft
2.	283.— „	254.— „
3.	293.— „	264.— „
4.	303.— „	272.— „
5.	310.— „	278.— „
6.	317.— „	286.— „
7.	327.— „	294.— „
8.	336.— „	303.— „
9.	346.— „	311.— „
10.	357.— „	321.— „
11.	367.— „	330.— „
12.	375.— „	339.— „
13.	381.— „	348.— „
14.	399.— „	359.— „
15.	411.— „	370.— „
16.	424.— „	381.— „
17.	436.— „	392.— „
18.	448.— „	403.— „
19.	457.— „	411.— „
20.	466.— „	420.— „
21.	476.— „	428.— „
22.	484.— „	436.— „
23.	494.— „	444.— „
24.	511.— „	462.— „
25.	520.— „	465.— „

Az 1—25. bérosztály béremelése *mintegy 50.000 havibéres vasutas dolgozót érint. A béremelések összege 32 millió forint bértöbbletet jelent.*

Béremelésre került sor február 1-től az alacsonyabb bérű fizikai vasutas dolgozóknál is, túlnyomó részt az olyan bérkategóriákban, ahol a prémium nem emeli a dolgozók keresetét. Itt *a vas s szakmában foglalkoztatott dolgozóknál évi négymillió forint többletet jelent a béremelés, a fatelitő dolgozóknál pedig évi 160 ezer forint az emelkedés.*

A felemelt bér úgy a havibéres, mint a fizikai dolgozóknál *a február 28-i előleg kifizetésekor és a március 14-i zárfizetésnél jelentkezik először.* A márciusra bejelentett zsír- és húsárleszállítással együtt ez is hozzájárul a vasutas családok életkörülményeinek javulásához.

Megjegyzendő, hogy a mostani bérrendezés csak *az első lépés* a kormányprogrammnak a vasutasokra vonatkozó végrehajtása során. A 26-tól 56-ig terjedő bérosztályokban ezúttal nem történt béremelés. *Még ebben az esztendőben előreláthatólag sor kerül azonban általános újabb bérrendezésre, ami már az összes bérosztályokat érinti.*

Cegléd állomás MSZT-szervezete így készül a magyar-szovjet barátság hónapjára

A vasuti MSZT-szervezetek életében is nagy eseményt jelent a február 18-án kezdődő *magyar-szovjet barátsági hónap.* A vasuti szervezetek vezetőinek és tagjainak — elsősorban a Magyar Szovjet Társaság legutóbbi kibővített országos vezetőségi ülésének útmutatásai alapján — már az előkészületekkel meg kell alapozniok a barátsági hónap sikerét. Különösen fontos, hogy

új hangot vigyenek szervezeteink a kulturális és ismeretterjesztő munkába,

amely eddig sokszor sematikus, sablonos volt és emiatt nem is volt meg a kellő meggyőző ereje. Ugyancsak fontos, hogy az MSZT-szervezetek *együttműködjenek a szakszervezettel, a DISZ-szel és MNDSZ-szel* s együttesen gondoskodjanak megfelelő előadásokról, vitákról, kultúrrendezvényekről, klubszerű megbeszélésekről, amelyek megismertetik a vasutas dolgozókkal a szovjet munkásosztály, a szovjet vasutasok életét és szakmai eredményeit.

A magyar vasutas dolgozóknak igen sok lehetőségük volt és van arra, hogy

a szovjet vasutasok munkamódszereit elsajátítsák.

A vasuti MSZT-szervezetek akknázzák ki jobban ezeket a lehetőségeket, a barátsági hónap idején *elevenítsék fel a szovjet vasutas elvtársak magyarországi látogatásait,* mutassanak rá, hogy azok nyomán hogyan vált eredményesebbé a magyar vasuton a munka, ismertessék a magyar és szovjet vasutas dolgozók közötti levelezést, hangsúlyozzák azt az élő kapcsolatot, amely a szovjet és magyar vasutasok között tennáll. Idézzék fel *Pányin* elvtárs itteni látogatásának tapasztalatait, ismertessék *Fődi Sándor* és *Blazsenov* elvtárs közötti örökes, tapasztalatcsere-jellegű levelezést.

A barátsági hónap előkészítésében máris jó eredményeket ért el

Cegléd állomás MSZT-szervezete,

amely a tavalyi barátsági hónapban az összes helyi szervezetek között az élre került. Az idén is ilyen jó munkát akarnak végezni *Csizmadia József* elvtárs irányításával a ceglédi vasutas MSZT aktívák, azonban munkájukat fékezi, hogy kultúrtermük tatarozása elkésett. A barátsági hónap rendezvényeit ezért nagyrészt a kultúrváróteremben tartják meg, amelyet szépen feldíszítenek. A kultúrváróteremben új vörössarkot rendeznek be, ezenkívül a hangosbemondót is felhasználják a jó propagandamunkára s az utazóközönséggel is állandóan ismertetik a hónap eseményeit, kulturális megnyilatkozásait.

Szervezetük legjobb népnevelői, mint *Tóth József Benjámin, Kovács III. István, Fülöp Ilona, Kiss Julia*

a párt és a pártonkívüli dolgozók közötti kapcsolat megszilárdítását

azzal is elősegítik, hogy most, a pártvezetőségi választások előtt elbeszélgetnek a fontos eseményről a pártonkívüli dolgozókkal.

Az állomás MSZT-szervezete állandó összeköttetésben áll a városi MSZT-szervezettel, részt vesz a városi kulturális megmozdulásokban, mint például a szovjet film ünnepének bemutatóin, könyvankétokon.

A jó kapcsolatot az üzemi bizottsággal, valamint a DISZ-szel beszédesen bizonyítja az, hogy

a szakszervezet és a DISZ kultúrgárdája rendszeresen szerepel az MSZT-szervezet rendezvényein, az MSZT aktívái viszont mozgósítják az MSZT-tagokat a szakszervezeti és a DISZ megmozdulásokra.

A termelési értekezleteken és MSZT előadásokon az MSZT-szervezet műszaki vezetőket, valamint élenjáró, sztahanovista dolgozókat kér fel előadások tartására, akik a szovjet munkamódszerek gyakorlati ismertetésével eredményesen működnek közre az élenjáró módszerek terjesztésében. Cegléd állomás MSZT-szervezete helyesen ismerte fel, mennyire

fontos, hogy a vasutas-dolgozók közül minél többen megismerjék a haladás nyelvét.

A vasúti szervezetek közül az elsők között kezdte meg az orosz nyelvtanfolyamok tarását. Ma már *két tanfolyam működik* az állomáson.

Az eddigi eredmények további fejlesztésével, a propagandamunka elevenebbé tételével támogatja a ceglédi állomás MSZT-szervezete a magyar-szovjet barátsági hónap sikerét.

ÚJ ÉLÜZEMEINK

Kijelölték a vasút 1953. IV negyedévi élüzemeit. Legjobb eredményeikkel az alábbi szolgálati helyek nyerték el a büszke élüzem címet:

Állomási szolgálat

ÉLÜZEM: PÉCS ÁLLOMÁS.

A vonatok terhelésénél, a kocsikihasználási terv, a rakodási idő és a fajlagos kocsimozdítási terv teljesítésénél kimagasló eredményt ért el az állomás, A tehervonatok 75 százalékát szavatossági levéllel indította. A munkaverseny jól szervezik és értékelik. A verseny nyilvánosságát eredménytáblákon, fallújságon és hangosbemondón keresztül példaszerűen biztosítják.

2. GYŐR ÁLLOMÁS.

A tehervonatok átlagos terhelése, a fajlagos kocsimozdítási terv, a kocsilartózkodási terv és a kocsikihasználási terv teljesítésén az állomás igen jól dolgozott. A munkaverseny szervezése, értékelése és az eredmények nyilvánosságrahozatalának módja nagy mértékben hozzájárult a jó eredmények eléréséhez.

Vontatási szolgálat

ÉLÜZEM: PÉCSI FŰTŐHÁZ.

Eredményei főleg a szénmegtakarításban, a fajlagos összköltségcsökkentésben, a mozdonykilomé ertterv valamint az átlagos terhelési terv teljesítésében kiválóak. Szolgálatképtelenség nem fordult elő a fűtőházban. A „2000 tonnás" mozgalomban a negyedik negyedévben 595 nehézsúlyú vonatot továbbítottak. Az „500 kilométeres" mozgalomban a kiszabott szinteket túlteljesitette és elnyerte az „500-as fűtőház" címet. A munkaverseny szervezése, az eredmények értékelése és nyilvánosságrahozatala jó.

2. HAMÁN KATÓ FŰTŐHÁZ

Műhelyi szolgálat

ÉLÜZEM: ÉSZAKI JARMŰJAVITÓ ÜV.

Kimagasló eredményeket ért el a terveljesítés, a termelékenység és az anyagtakarékosság terén. Főleg ennek tulajdonítható, hogy a harmadik negyedévben megszerzett élüzem címet a negyedik negyedévben is megtartotta. Jó eredményt ért még el az üzem a forgóeszközcsökkentés terén is. Az eredményes munkát nagyban elősegiti a mozgalmi szervek és a műszaki vezetők jó együttműködése. A versenynyilvánosság jó, az eredményeket falitáblákon, hangosbemondón és a szakszervezeti bizalmiakon keresztül mozgósító módon ismertetik a dolgozókkal.

Pályafenntartási szolgálat

ÉLÜZEM: BÉKÉSCSABAI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG.

Igen jó eredményeket ért el a fenntartási és a beruházási terv teljesítésében. A negyedév folyamán igazolatlan távolmaradás nem fordult elő. Pályafenntartási hibából vonattal baleset nem történt. Az eredmények eléréséhez nagy mértékben hozzájárult, hogy bevezették a szovjet szalagrendszerű fenntartást. A munkaverseny szervezése és az eredmények értékelése jó, a verseny nyilvánosságát munkaértekezleteken, versenytáblákon és a havonta kiadásra kerülő versenyhiradón biztositják.

2 SZÉKESFEHÉRVARI PÁLYAFENNTARTASI FŐNÖKSÉG.

Kassai levél

Az alábbi kedveshangú levelet kaptuk Kassáról:

Tavaly, december 31-én a Keleti pályaudvarról 7.20-kor induló gyorsvonaton utaztam Miskolc felé, hazatérőben Csehszlovákiába. Jegyem kezelésénél a fiatal kalauz elvtársnő jóindulatúan figyelmeztetett, hogy nem helyes kocsiba szálltam, a kocsi nem Hidasnémeti, hanem Ózd felé megy tovább.

A megállapitás igen kellemetlenül érintett, mert nem tudtam, hogy idős, betegeskedő asszony létemre, hogyan cipeljem át két nehéz bőröndömet a másik kocsiba. A jegyvizsgáló elvtársnő a legnagyobb készséggel, anélkül, hogy kértem volna erre, felkapta bőröndjeimet és több kocsin át a hidasnémeti közvetlen kocsiba vitte. Sajnos, nem tudom derék asszonytársam nevét, de kérem önöket, ha lehetséges, szíveskedjenek megállapitani kilétét és tolmácsolják hálás köszönetemet. Cselekedetével bizonyságát adta elvtársi szolidaritásának és igen jó fényt vetett a magyar vasutasokra, a szocialista vasutat építő dolgozók új szellemére.

Zuzanna Kissova,
Kosice, Vrabcia ulica 2.

★

A csehszlovák elvtársnő elismerő sorait örömmel közöljük és a magunk részéről is megdicsérjük a jegyvizsgáló elvtársnőt, akinek a nevét is megtudtuk. *Végh Bélánénak* hívják, s szolgálati helyén, Budapest-Keleti pályaudvaron is kitűnő munkaerőnek ismerik.

„Az eddigi lépéseket — továbbiak követik"

A vasutas dolgozók röpgyüléseken beszélték meg azokat a feladatokat, amelyek Nagy Imre elvtárs beszéde alapján szállitási, szociális és kulturális téren reájuk várnak. Igy volt ez nálunk, Budapest Déli pályaudvaron is. Dolgozóink a beszéd alapján még világosabban látják, hogy fejlődésünk új szakaszában, a párt és a kormány határozatainak megvalósításában milyen úton kell járniok. A mezőgazdaság segítése, a falvak jobb áruellátása, a kulturált utazás megvalósítása — mindezzel közvetlenül hozzájárulhatunk a tavaszi szállitási idényben a kormányprogramm sikerreviteléhez.

Nagy Imre elvtárs egész beszéde azt a gondoskodást tükrözi, amellyel pártunk és kormányunk a lakosság anyagi és kulturális szükségleteit biztositja. Ennek a gondoskodásnak újabb megnyilvánulását látjuk mi vasutasok a bérügyi intézkedésekben, amelyek a vasutasok tizezreit érintik. Ugyanakkor a kormány következetes intézkedései az árak csökkentését eredményezik. A júliusi és szeptemberi árleszállitások révén a mult évben már 550 millió forintot takaritottak meg az ország dolgozói, s az idén 1200 millió forint megtakarítást jelentenek az árleszállitások. Most azzal, hogy a kormány komoly erőfeszitéseket tesz a hús- és a zsirárak leszállitására, további többmilliárd forint megtakarítást teszi lehetővé.

Tudjuk, mint ahogyan Nagy Imre elvtárs is mondotta, hogy az eddigi eredmények csak kezdetet jelentenek azoknak a feladatoknak a megoldása terén, amelyek összességükben, végső kibontakozásukban hazánk felvirágzását, népünk boldogulását, a szocializmus építésének sikerét biztositják. De tudjuk azt is, hogy szilárdan épithetünk a párt igéretére, tudjuk, tapasztaljuk, hogy életszinvonalunk állandóan és fokozatosan emelkedik, s ezért biztosak vagyunk abban is, hogy az eddigi lépéseket továbbiak követik. Ezért forrt nép és kormány olyan szilárd egységbe, amilyenre még nem volt példa történelmünkben, ezért tömörülünk mi vasutasok is a magyar dolgozók millióival együtt pártunk és kormányunk mögé.

Molnár István
Budapest-Déli pályaudvar

Villanymozdonyvezetők és gépkezelők a kongresszusra készülnek



A villanymozdonyvezetők és gépkezelők kiemelkedő teljesitményekkel és újabb vállalásokkal készülnek a III. pártkongresszusra. Mátyás I. József sztahanovista villanymozdonyvezető és Monori Tamás gépkezelő a többi között vállalta, hogy jó gépkarbantartással főjavitástól főjavitásig 200.000 kilométert utaznak és 20 százalék javitási költségcsökkentést érnek el. Zsolcai László villanymozdonyvezető és Asztalos Sándor gépkezelő szocialista megőrzésre vették át gépüket. Képünkön középen Mátyás I. József, tőle balra Zsolcai László, jobbra Monori Tamás és Asztalos Sándor.

(Kovács G. felv.)

Váltóőrök harca a hóval



Váltóőreink és pályafenntartási dolgozóink együtt viviák meg harcukat a téllel, a hóval. Különösen fontos feladat a váltók és keresztezések állandó tisztántartása jégtől, hótól. Képünk a váltóőrök nehéz téli munkáját örökiti meg.

(Németh Gy. felvétele)

Fiatal nődolgozóink lelkesen készülnek a kongresszusra



Az MDP III. kongresszusára fiatal vasutas nődolgozóink is lelkesen készülnek. Dolinka Tamásné, a Landler üzem ifi-esztergályosa vállalta, hogy jelenlegi 120 százalékos teljesítményét 130 százalékra emeli.
(Kovács G. felv.)

„Építsünk jobban és olcsóbban"

A 6/D, építési- és ipari vállalati osztály felhívása

„Építsünk olcsóbban" címen a *„Szabad Nép"* mult év december 22-i számában *Szabados Anna* elvtársnő, a *Közgazdaságtudományi Egyetem* adjunktusa nagyjelentőségű cikket írt. Kifejtette azokat a lehetőségeket, melyek segítségével nagy megtakarításokat lehet elérni az építőiparban.

Ez a cikk a 6/D osztály dolgozói körében nagy visszhangra talált. „Ötéves tervünk utolsó esztendeje — írják felhívásukban — ránk is nagy feladatokat ró. Különösen nagyok a *MÁV Vasútépítő-, Magasépítő és Épületszerelő Üzemi Vállalat* feladatai, melyeknek beruházási és felújítási munkaprogrammja mintegy *525 millió forintot* ölel fel. Ilyen nagyértékű építkezéseknél a kivitelezésnek

csak 1 százalékkal való olcsóbb végrehajtása is 5,250.000 forint megtakarítást jelent.

Ebből az összegből jónéhány lakás, bölcsőde, napköziotthon vagy egyéb szociális beruházás épülhet. De ha minden dolgozónk magáévá teszi a mozgalmat és szívvel-lélekkel harcol célkitűzésünkért, akkor minden bizonnyal nemcsak 1 százalékot, hanem többet is meg tudunk takarítani és ezzel is elősegítenénk a kormányprogramm maradéktalan végrehajtását.

Ezért fordulnak osztályunk dolgozói felhívással mindazon szolgálati szervekhez, melyek résztvesznek a MÁV építőüzemi vállalatok által végrehajtandó beruházási vagy felújítási munkákban, azok kivitelezésében, tervezésében, irányításában, hogy csatlakozzanak a MÁV üzemeinek *„Építsünk jobban és olcsóbban"* mozgalmához.

A továbbiakban a 6/D építési és ipari vállalati osztály közli felajánlását, melyet kivonatosan ismertetünk.

1. A tervfelbontások kiterjesztésével, pontosabb költségméréssel az önköltséget 1 százalékkal csökkentik.

2. Jobb munkaszervezéssel, helyszíni oktatással, fokozottabb ellenőrzéssel, a munkahelyek patronálásával, a túlóra és rezsiköltségeket 2 százalékkal csökkentik.

3. Az anyagtakarékosság érdekében kifejlesztik a Gazda- és egyéb mozgalmakat. Az anyag védelme érdekében a főépítésvezetőség székhelyén szertárat létesítenek és egyéb intézkedések segítségével 2 százalék megtakarítást érnek el.

4. Tanfolyamokat és bemutatókat tartanak a gépek maximális kihasználásáról. Ezzel csökkentik a gépállásokat, folyamatossá teszik a munkát.

5. Valamennyi vállalatnál tapasztalatcseréket szerveznek a legfejlettebb munkamódszerek elterjesztésére, a munkaverseny kiszélesítésére.

6. Megszüntetik a tervmódosításokat, melyek megdrágítják az építkezéseket.

7. Fokozottabb gondot fordítanak a minőségre s az építkezés befejeztével az érdekeltek bevonásával ankétot tartanak, hogy az esetleges hiányosságokat kijavíthassák és a felvetődött problémák tanulságul szolgáljanak az újabb építkezési munkákhoz.

8. A minőségileg kifogástalan, határidőre elkészült építkezések befejeztével az arra érdemes dolgozókat jutalomban részesítik.

9. Kiépítik a tökéletes együttműködést az összes szolgálati ágakkal.

10. Az anyagszállítás észszerűsítésével az anyagvonatok költségeit 5 százalékkal csökkentik.

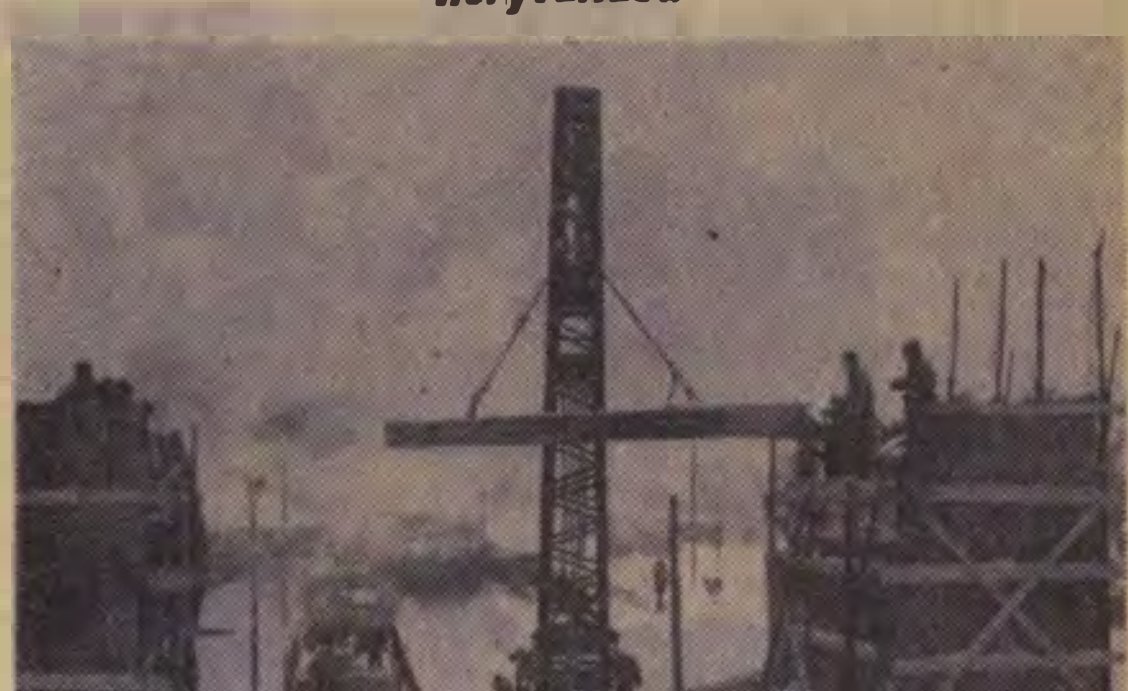
11. Biztosítják dolgozóik szociális és munkavédelmi ellátottságát.

Végezetül a 6/D osztály felhívása kifejti azokat a legfontosabb irányelveket, melyek alapul szolgálhatnak a társszolgálati ágak csatlakozásához.

•

Nagyfontosságú kezdeményezés a 6/D osztály felhívása. Elősegíti tervünk teljesítését, programmunk megvalósítását. *Nagy Imre* elvtárs mondotta az országgyűlés legutóbbi ülésén: *„A legmesszebbmenően takarékoskodunk a dolgozók fillléreivel és nagyon megnézzük, hová adjuk."* Ezt a célt szolgálja a 6/D osztály kezdeményezése is, melynek kibontakozásához a *„Szocialista vasútért"* szerkesztősége is segítséget kíván nyujtani. Kérjük a felhíváshoz csatlakozó szolgálati ágakat, hogy vállalásaikat hozzák szerkesztőségünk tudomására.

A budapesti MÁV Magasépítő ÜV dolgozóinak helytállása



A szokatlanul kemény, zord téli időjárás nemcsak a vontatás és a forgalom dolgozóitól követel hősies helytállást, hanem a vasúti építkezéseken dolgozó munkásoktól is. A budapesti MÁV Magasépítő ÜV dolgozói a legnagyobb hidegben sem hagyták abba a munkát, önfeláldozóan dolgoztak a sürgős vasúti építkezéseken. Képünk a székesfehérvári állomás emeletes váltótornyának építkezéséről készült, ahol a dolgozók 20 fokos hidegben, hófúvásban is teljes értékű munkát végeztek.
(Németh Gy. felvétele)

VASUTAS HŐSÖK — DÜHÖNGŐ HÓVIHARBAN



Vasárnap délután heves hóvihar keletkezett hazánk északkeleti részén. A Bükk-hegység felől fújó szél felkapta a Mátra és a Bükk lejtőjére hullott havat és hatalmas erővel ragadta magával.

A budapest-miskolci vasúti fővonalat hóakadály veszélye fenyegette. A vihar percről percre erősödött. A vasúti sínekre egyre vastagabb rétegbe telepedett a hó. A 408-as számú gyorsvonat, amely Budapestről Miskolc-Sátoraljaujhely felé vitte a dolgozókat, este fél 11-ig csak Mezőkeresztesig jutott. Innen már nem tudott tovább menni. Budapest-Miskolc között lázas telefonálgatás kezdődött. *„Biztosítani kell bármilyen módon is a Mezőkeresztesnél elakadt gyorsvonat útját."*

A miskolci fűtőház dolgozói rövid megbeszélésre jöttek össze. Bátori Gyula mozdonyvezető Lővei Zoltán és Fodor István mozdonyvezetőkkel vállalták, hogy a nagyteljesítményű „Henschel" rendszerű hóekével megpróbálkoznak. Két mozdonyt kapcsoltak a hóeke után, úgy indultak útnak. A mozdonyvezetők nem vették le szemüket a pályáról egy percre sem. Vaksötétben szinte méterről-méterre harcolva törték át magukat a hóakadályokon. Hajnaltájban értek Mezőkeresztesre, ahol a gyorsvonat utasai és az állomás vasutasai nagy örömmel fogadták a hős hótörőket.

Hétfőn és kedden változatlan erővel dühöngött a hófuvás Miskolc térségében. Bátori Gyula mozdonyvezető és társai nem hagyták abba a munkát. Fáradhatatlanul járták a hóakadályokkal veszélyeztetett vonalszakaszt.

Kedden délután vészjelt kopogtak a távírógépek. A 412-es személyvonat, mely Budapestről Sátoraljaujhely felé ment 400 utasával Emőd és Mezőkeresztes között a nyílt vonalon akadt el a magas hóban. Hatalmas küzdelem indult a behavazott személyvonat kiszabadításáért.

Emőd és Mezőkeresztes felől — tehát egyszerre két irányból — próbálták megközelíteni a szerelvényt. A segélymozdonyok kazánjaiban lobogott a tűz, fejlesztették a gőzt, hogy legyen elég erő a behavazott személyvonat kivontatásához, vagy a vonat előtti akadályok áttöréséhez. A hóval küzdő vasutasokat fűtötte az akarat, hogy a négyszáz utassal elakadt vonatot minél hamarabb kiszabadítsák. Nagynehezen a segélymozdonyok kiértek a behavazott szerelvényhez. Egy óra hosszat tartó megfeszített küzdelem következett. Olvasztani kellett a jeget, kilazítani a befagyott féktuskókat. Végre sikerült. Lassan megmozdult a szerelvény. A legközelebbi állomáson öt kocsit lekapcsoltak és a személyvonat öt mozdonnyal folytatta útját. Furcsa vonat volt ez. Elől három mozdony húzta és hátul két mozdony tolta a személyvonatot, de mégis áttörték az akadályt!

A SZEGEDI IGAZGATÓSÁG a mezőgazdaság fejlesztéséért



A szegedi igazgatóság jó kezdeményezéssel igyekszik támogatni a mezőgazdaság fejlesztéséről szóló párt- és kormányhatározat megvalósítását. Az igazgatóság megbeszélésre hívta meg a területéhez tartozó megyék: Csongrád, Békés, Szolnok és Bács-Kiskun megye tanácsainak képviselőit.

Bajusz Rezső elvtárs, az igazgatóság vezetője hangsúlyozta az értekezleten, hogy

a mezőgazdaság fejlesztése a vasuti szállításra is fokozott feladatokat ró.

Elmondta, hogy a szegedi igazgatóság területén máris jó kezdeményezések születtek. A szegedi fűtőház, a kocsijavítóműhely, a vasanyagjavító, valamint több állomás és fűtőház

a mezőgazdasági gépek javításával segíti a gépállomásokat és a termelőszövetkezeteket.

Az igazgatóság mérnökei és műszaki dolgozói vállalták, hogy elkészítik egyes állami gazdaságok, termelőszövetkezetek, gépállomások új épületeinek tervrajzát.

A szállítási feladatokról szólva rámutatott *Bajusz* elvtárs arra, hogy a tavasszal növekedő mezőgazdasági és építkezési anyagszállításokra már most fel kell készülni, a legszorosabb együttműködést kell megvalósítani a szállító felekkel. Jó együttműködéssel el lehet kerülni a hétvégi, vagy hónapvégi túlzott kocsiigényléseket, csökkenteni lehet a kényszerkirakások számát, gyorsítani a rakodásokat és ezzel a kocsifordulót, növelni lehet a kocsik terhelését. Felszólalását azzal fejezte be, hogy az igazgatóság komoly

intézkedéseket tesz a tavaszi szállítások lebonyolítására

és a vasút dolgozói a jövőben még körültekintőbben és lelkiismeretesebben látják el munkájukat.

A megyei tanácsok küldötteinek felszólalásai során *Biharvári József* elvtárs, a szolnokmegyei tanács közlekedési osztálya nevében javasolta, hogy a mezőgazdasági dolgozókat is vonják be a komplex-brigádokba, mert ezzel bizonyosan jelentősen csökken majd a fekbéres küldemények száma.

Berényi József elvtárs, a békésmegyei tanács ipari osztályának küldötte arra hívta fel a figyelmet, hogy a vasút biztosítsa a trágyaküldemények pontosabb továbbítását, mert — különösen Békés megyében — elmaradás mutatkozik ebben. *Kalocsai Géza* elvtárs, a szolnoki tanács mezőgazdasági osztályának küldötte a fokozottabb mértékben gyártásra kerülő mezőgazdasági kisgépek, továbbá a dolgozó parasztság szabad készleteinek gyors elszállítására, valamint a darabárus és élőállat-küldemények szállításának jobb megszervezesére kérte a vasutat. *Kovács Sándorné*, a csongrádmegyei tanács ipari osztályának küldötte megköszönte azt a segítséget, amelyet a vasutas dolgozók a gépek javításával nyujtanak a mezőgazdaságnak.

A váci fűtőház fiataljai helytálltak...

Kegyetlen északi szél söpört végig Vác állomáson. A vasutasok szorosabbra húzták magukon a bundát, lehajtották a fülükre a prémes sapkájukat és fáradhatatlanul végezték a munkát. Nehéz, felelősségteljes feladatot oldottak meg. A magas hó és a szokatlan hideg komoly, hősies önfeláldozó munkára késztet az embereket. Ilyenkor a vonatok csökkentett terheléssel indulnak útnak. A sok-sok fontos áruval megrakott teherkocsi közül saját megítélésük szerint nekik kell kiválogatni azokat, melyek a legfontosabbak. Ezek a szénnel és élelmiszerrel megrakott kocsik.

Ilyen fontos árukkal megrakott szerelvényt állítottak össze néhány nappal ezelőtt a legerősebb hófuvások idején a váci vasutasok. A nehéz 140 tengelyes, 937 tonna fontos szerelvényt sürgősen Budapestre kellett továbbítani. A kocsirendezők elvégezték a munkát, de a fűtőház nem tudott gépet adni. Az állomásiak egyre sürgették a fűtőházat: *„Siessetek elvtársak, ezt a vonatot mindenképpen Budapestre kell továbbítani."* De a fűtőház nem tehetett semmit. Nem volt indulásra kész nagy gépük. *Himmer Pál* ifjúmunkás mozdonyvezető — a pártvezetőség tagja — elhatározta, hogy nem hagyja annyiban a dolgot. Régi barátjához, *Szalma Ferenc* fűtőhöz fordult segítségért.

Ilyen időben ekkora szerelvényt csak nagy géppel szoktak továbbítani. Ilyen pedig nem volt a fűtőházban. Mindössze egy indulásra kész gép volt, amelyik Balassagyarmatról jött, egy kis 375-ös sorozatú mozdony. Nyáron is merész vállalkozás lenne egy ilyen géppel csaknem ezer tonna súlyú szerelvényt továbbítani, hátmég télen, hófuvás idején... Nem volt idejük a tanakodásra. Dönteniök kellett.

Himmer mozdonyvezető határozottan nyúlt a telefonkagyló után:

— Vállalom. Elviszem a vonatot Budapestre.

A fűtőházban, az állomáson, a barátok, a jó ismerősök sok tanáccsal látták el az ifjú mozdonyvezetőt. Az utolsó percekben figyelmeztette a forgalmista *Himmer Pált*, hogy utánuk jön a gyorsvonat.

— *Siessetek, nehogy félre kelljen állnotok, mert akkor újra nehéz az elindulás.*

Talán még soha nem járt olyan szaporán a lapát *Szalma Ferenc* fűtő kezében, mint ezen az úton. A gőznyomásmérő mutatója lassan kúszott felfelé. A mozdonyvezető növelte a sebességet. Nem akar félreállni a gyorsvonat elől. Az úton mindenütt szabadot mutattak a jelzők, a forgalmisták, a menetirányítók féltő gonddal kísérték a vonat útját. Egymásután hagyták maguk mögött Gödöt, Rákospalotát és nemsokára már Rákosrendező bejárati váltóin csattogott keresztül a hosszú szerelvény.

Sikerült. A váci fűtőház fiataljai helytálltak a zord hófuvás idején.

B. I.

A szerencsi dolgozók versenyre hívták a füzesabonyiakat

Szerencs állomás dolgozói az MDP III. kongresszusára való készülődés során, párosversenyre hívták *Füzesabony* állomás dolgozóit. Hogy mennyire átérzik a szerencsiek a vállalások teljesítésének jelentőségét, mi sem bizonyítja jobban: már a felajánlásokat követő első napon *Simon István* sztahanovista forgalmi szolgálattevő vonatforgalmi tervét 101 százalék helyett 106 százalékra teljesítette.

Az esztergomi vasutasok között

AHÁNY SZOLGÁLATI HELYISÉGBE BENYITUNK, mindenütt azzal fogadnak *Esztergom* állomáson: — Jól tette a *„Szocialista vasútért"*, hogy az *„Ütközőben"* szóvátette a hideg oktatóterem ügyét. Eppen ideje volt már foglalkozni vele, mert nemcsak az oktatást, hanem a kultúrmunkát és a társadalmi munkát is akadályozza a jégveremnek beillő helyiség, amelyet a jelenleg bennelévő kis vaskályhával nem lehet fűteni és így használhatatlan.

Gál József állomásfőnök elvtárs elmondja, hogy naponta van oktatás az állomáson. Most folyik 26 jegyvizsgáló és vonatvezető kiképzése. Az egyéb oktatási órákon is 15—20 ember szokott megjelenni. Most az oktatás a szük vezényleti helyiségben történik, ahol ugyanekkor szolgálati munka is folyik. Természetesen az egyik zavarja a másikat. Az oktatóteremben rendeznék a termelési és egyéb értekezleteket is. Itt tartaná próbáit a kultúrgárda, a vegyeskar, a zenekar és a színjátszó csoport, itt sakkoznának szabad idejükben a dolgozók (igen népszerű és elterjedt az állomáson ez a nemes sport), sőt ping-pongozni is lehetne, mert asztal, felszerelés van, — ha a magas tornyos, nagyablakos, követett helyiséget fűteni tudnák.

EGY JÓ CSERÉPKÁLYHA — ez a dolgozók kívánsága. Gál elvtárs számtalan beadvánnyal fordult ez ügyben az igazgatóság III. osztályához, a mult év szeptemberében egy bizottság meg is nézte a kultúrtermet, megígérte a cserépkályhát, a dupla ajtót és a magas, fűthetetlen torony elszigetelését. *Azóta nem történt semmi.*

Kassa Gyula pályafenntartási főnöknek az a véleménye, hogy nincs szükség cserépkályhára, mert a jelenlegi 300 légköbméteres fűtőfelületű vaskályha be tudja fűteni a 200 légköbméteres helyiséget. Legutóbb *Tóth* igazgatóhelyettes elvtárs ittjártakor elrendelte, hogy a szolnoki áruraktárban lévő nagyteljesítményű örökégő kályhát, amelyet ott mással lehet pótolni, adják át az esztergomi oktatóteremnek. *Ezt a rendelkezést máig sem hajtották végre.*

Így folyik a vita, a huzavona az esztergomi oktatóterem körül, a dolgozók pedig tovább fagyoskodnak, az oktatás, a kulturmunka, a társadalmi munka pedig kárt szenved. Ideje lenne már végre megoldani ezt az ügyet. Az igazgatóság III. osztályának illetékesei nyúljanak erélyesen bele a dologba, ne várják meg, míg kitavaszodik.

MÁSIK FÁJÓ PONT az állomáson a vonatkísérő laktanya. Az egykori fűtőházi kirendeltség melléképületének két helyisége szolgál most vonatkísérő laktanyául, az egyik öt ággyal a férfiak, a másik két ággyal a nők részére. Szűk, zsúfolt, egészségtelen helyiség a férfiak pihenőhelye, az öt ágy alig fér el benne, a középen lévő asztal mellé meg már éppenséggel alig lehet leülni. A most érkezett 3527/522-es komáromi szakasz tagjai azért csak letelepednek valahogy, kibontják táskájukat és falatozni kezdenek. Persze a mozgásra, beszédre, bármennyire vigyázatos is, felébrednek a 3527/522-es komáromi vonat szakaszának tagjai, akik még ágyban fekszenek és aludnának, ha tudnának. Így aztán oda a további pihenés és kelnek is fel nemsokára, mert kell az ágy a most érkezett elvtársaknak. Azok fel is váltják őket és ruhástól, csak a zubbonyt, lábbelit levetve, fekszenek bele a szellőzetlen meleg ágyakba.

Kopognak az ajtón, a *„szabad"* jelzésre egy elvtársnő lép be és engedélyt kér, hogy megmosakodhasson a vízvezetéknél, mert az ő szobájukban nincs folyóvíz.

— Van mosdótáljuk elvtársnő, miért nem mosdik abban — kérdezi tőle *Nagy Lajos* jegyvizsgáló.

— Abban nem mosdom, mert azt az egyetlen lavórt másra is használják — feleli az elvtársnő.

— Nem jól van ez így — mondja fejcsóválva Tóth János vonatvezető — *nagyon kellene itt egy korszerű, kényelmes, új laktanya.* Úgy tudjuk egyszer már kiutaltak rá 75.000 forintot, de aztán másra használták fel a pénzt.

Pedig az esztergomi laktanya ügye annál sürgetőbb, mert most a pályafenntartás akarja igénybe venni a jelenlegi pihenőhelyiségeket szakszertár céljára.

Verseny a tartálykocsiforduló megrövidítésére és a terhelés növelésére

A nagylengyeli olajbányászok megfogadták, hogy I. negyedévi nyersolajtermelési tervüket 500 tonnával túlteljesítik; a kitermelt olajat a *baki* és *zalaegerszegi* töltőállomásokra folyamatosan elszivattyúzzák; egy-egy irányvonatot az eddigi 10 óra helyett 8 óra alatt töltenek meg. Ezzel kapcsolatban a következő üzenetet küldték a vasutas dolgozóknak:

„Kérünk benneteket elvtársak, hogy az általunk termelt nyersolaj folyamatos elszállításához állandóan biztosítsatok részünkre 350 tartálykocsit és hatnapos kocsifordulót."

A felhívásnak nyomban visszhangja támadt a vasutas dolgozók között: *Zsigmond Mihály* elvtárs, a budapesti igazgatóság VI. osztályának tartálykocsi-előadója, mintegy a nagylengyeli olajbányászoknak válaszolva *versenyre hívta valamennyi igazgatóság szállítótartályos előadóját a tartálykocsik tartózkodási idejének megrövidítése és a terhelés növelése érdekében.* A pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy 1954. I. negyedében a kiszállító tartályok átlagos tartózkodási idejénél 24 órát, a rakva indított kis szállítótartályok terhelésénél pedig 630 kilogramm átlagsúlyt ér el.

A versenyhez *Dorgai Lajos* elvtárs, a miskolci igazgatóság VI. osztálya tartálykocsi előadója csatlakozott elsőnek.

Legközelebb bizonyára már több csatlakozásról számolhatunk be.

Pezsgő, eleven élet a ferencvárosi vasutasklubban



Kovács Géza felvétele

— *No elvtárs, most elcsípem a tovadat* — hangzik az egyik asztalnál a diadalmas bejelentés és a világos ló máris a tábla mellé kerül.

Nagy Béla ferencvárosi központi szertári dolgozó izgalmas sakkosatát viv *Ecsedi Istvánnal*, a szertár másik dolgozójával. *Urlz Tivadar*, a *Ferencvárosi Lokomotiv* sakkszakosztályának edzője szurkol nekik. A sakkmérkőzés színhelye a ferencvárosi vasutas dolgozók *„November 7"* kultúrotthonának klubhelyisége. De nemcsak ők játszanak, kívülük még háromnégy asztalnál folyik az elmélyedt sakkozás. A többi asztalnál újságolvasó, beszélgető vasutasok foglalnak helyet, az egyik sarokban pedig a kultúrotthon színjátszógárdája tart megbeszélést. Egyszóval: *igen élénk élet kezd kialakulni a ferencvárosi kultúrház klubjában.*

De sok olvasó nyilván nem érti a dolgot. *Hogyan?* — kérdezik — *a ferencvárosi kultúrház már régen fennáll, de klubhelyiségről eddig nem volt tudomásunk.*

Az átalakított kultúrotthon

Hát igen, ezzel kellett volna kezdenünk: *a ferencvárosi vasutas kultúrotthonban nagy változások történtek.* Éppen ideje volt. A feltöredezett, köves burkolatú, disztelen, fűthetetlen, sivár nagyteremben nem jól érezték magukat a dolgozók, de a kultúrgárda tagjai sem. A könyvtár nem működött. Ilyen módon a ferencvárosi kultúrházban nem volt élet, nem folyt benne olyan munka, amiből a dolgozók szórakozást és oktatást meríthettek volna.

A júniusi párthatározat és kormányprogramm hozta meg a fordulatot. A szakszervezet hozzálátott, hogy a kultúrházat a ferencvárosi dolgozók *igazi otthonává* tegye. Szeptember elején *125.000 forintos költséggel nagyszabású átalakítások kezdődtek az otthonban.* Rendbehozták a becsorgó tetőt, új főbejáratot építettek tágas előtérrel és ruhatárral. A volt zeneteremből egy férfi és egy női öltözőt létesítettek mosdóval, színpadi feljárattal a kultúrestek szereplői részére. A könyvtárat rendbehozták, könyvekkel, könyvállványokkal látták el.

Az igazi átalakítás azonban a nagyteremben történt. A hideget árasztó betonburkolatot kidobták és parkettával helyettesítették, az egész termet ízlésesen átfestették. A falakra meleg fényt árasztó kristályüveg-ellenzős lámpák kerültek. A nagytermet csakúgy, mint a többi helyiséget *központi fűtésre* alakították át. Eddig használatonkívüli helyiségekből megcsinálták a tágas klubszobát, amelynek berendezését szőnyegekkel, szép csipkefüggönyökkel, díszes csillárral asztali lámpákkal, képekkel, dísznövényekkel, akváriummal tették hangulatossá.

Új élet a megújult falak között

Az átalakítással egyidejűleg új igazgató került a kultúrotthon élére: *Krasznavölgyi Vilmos* elvtárs, aki nagy kedvvel és hozzáértéssel fogott hozzá, hogy a megújult falak közé életet vigyen. Amióta november 14-én megnyílt az új otthon és a klubhelyiség, az eddigi egyetlen fúvószenekar mellett ma már *25 tagú színjátszócsoport, 18 tagú szalonzenekar, 20 főnyi tánccsoport, 12 főnyi gyermektánccsoport, 35 tagú gyermek énekkar működik és folyamatban van népizenekar megalakítása is.*

Az újjászervezett kultúrgárda a megnyitás óta számos tánccal egybekötött műsoros estet rendezett. *Januárban családias klubestekkel bővült a programm.* Január 13-án a szertár rendezte dolgozói számára az első klubestet, 16-án az állomás, 28-án pedig a fűtőház.

Legújabban megvalósult a kultúrházban a ferencvárosi dolgozók régi kívánsága is: *január 1-én megkezdődtek a mozielőadások.* Hetenként háromszor kedden, pénteken, vasárnap 4, 6, 8 órai kezdettel rendszeresen tartanak mozielőadást. A műsoron a legjobb játékfilmek szerepelnek. Januárban a filmmel illusztrált ismeretterjesztő előadások is megkezdődtek. Január 23-án megrendezték az első vasutas cseremüsort: a győri kultúrgárda vendégszerepelt Ferencvárosban.

Csak a fűtéssel van baj ezekben a rendkívül hideg napokban. Gondoskodni kell a helyiségek jobb fűtéséről, hogy ne kelljen a kópenyt és a télikabátot magukon tartaniok a kultúrház látogatóinak.

Csilingelő csöppségek között az Utasellátó napköziotthonában

Szinte hihetetlen: ilyen csend is lehet egy olyan teremben, amelyet mintegy 50—60 gyermek felszabadult vidámsága szokott betölteni. Pedig lehet. Igaz, most „komoly" dologgal foglalkoznak a gyermekek. Fehér papírlapok fölé hajolnak és a lapokat lassan szabályos és kevésbbé szabályos körök töltik meg. Kinek hogyan sikerül lerajzolni az almát — emlékezetből. Ámbár egy félórával ezelőtt még minta után kezdték a rajzolást, mindegyiküket előtt ott mosolygott egy szép piros alma, de az történt, hogy egyetlen kisfiú vagy kislány sem volt olyan erős jellem, hogy megkímélte volna a „modellt" — legalább a rajz elkészültéig. És — mint az Utasellátó ÜV napköziotthonának fiatal óvónője, *Lőrik Mária* elvtársnő megjegyzi — ugyanez történt tegnap a narancsokkal is.



Kovács Géza felvétele

De — mint várható volt — a csend nem tart sokáig. A „rajzóra" után nagy „kirándulása" indulnak a gyermekek, Egyenesen a *Balatonhoz.*

Az utazás elég egyszerű eszközökkel történik: az összetolt székekből és a gyermekek leleményességéből, fantáziájából egykettőre indulásra készen áll a „gyorsvonat". És hála annak, hogy a gyerekek közül a legtöbb már üdült a Balatonnál, az utazás színes és szemléltető. *Temesvári Zoli, Kovács Peti, Tihanyi Gyuri, Kovács Panni, Pécsi Teri* olyan élénken mesélnek a Balatonról, hogy szinte a hullámokat és a fehér vitorlákat is magunk elé képzeljük. Nagy derűvel fogadja a gyorsvonat közönsége *Kovács Peti* labdával szemléltetett előadását arról, hogyan sikerült a nyáron belegurítania a Balatonba — egy tízkilós görögdinnyét.

Derű, játék szórakoztató tanulás, egészséges pihenés

— ebben lehetne összefoglalni a vasutas gyermekek egyik legszebb napköziotthonának az életét. Választék bőven van minden játékszerből, sőt a játékállomány állandóan bővül. A szakszervezet mellett *az Utasellátó ÜV vezetősége is nagy gondot fordít arra, hogy a kis vasutas gyermekek valóban második otthonukra találjanak a napköziben.* Az Utasellátó a kollektív szerződésben vállalta, hogy 60.000 forintot fordít az otthon szebbé, barátságosabbá tételére. *Zongora, rádió, a játékok felsorolhatatlan sokasága, hangulatos és tanulságos élősarok, népi motívumokkal díszített szobák, csempézett hófehér mosdó* bizonyítja, hogy az Utasellátó teljesítette a kollektív szerződésben vállalt kötelezettségét és egyben mindez példának szolgálhat a többi vállalatnak arra, hogy gondosággal, szeretettel még szebbé, boldogabbá, vidámabbá lehet tenni a gyermekek életét.

És mennyivel nyugodtabb az édesanya, vagy édesapa, ha tudja, hogy gyermeke éppenúgy megtalálja a szeretetet, a gondoskodást a napköziben, mint az otthon melegében. Nincs is itt olyan gyermek, aki szomorúan búcsúzna reggelenként a szüleitől. Még az *„újoncok"* is egy-kettőre megtalálják helyüket ebben a kedves közösségben. *Marillai Árpi* is csak néhány órával ezelőtt lépte át először a napköziotthon küszöbét, eleinte bizony elég „harapós" hangulatban volt, de csak addig, amíg *Homonnai Zsuzsi* be nem vonta „papá"-nak a vidám papás-mamás játékba, amelyben a gyermek szerepét viszont a hároméves *Almási Gabika* „alakította" — igen zajos sikerrel.

Mind több, szebb, kényelmesebb napköziotthon áll a vasutas gyermekek rendelkezésére, a meglévők nagy részét bővítik, hogy ezzel is gondmentesebbé, könnyebbé váljon a vasutas családok élete.

Levelezőink írják

Egy görbe-bögre — 110 forint

A MÁV Anyagellátási Igazgatóság 270 darab csészét küldött a pécsi szertárnak azzal, hogy a pályafenntartási főnökségek a melegítőitalok kiosztásához ezeket használják fel. A pályamesteri szakaszokon a melegítőitalok kiosztásánál a dolgozók figyelmét arra hívták fel, hogy aki a csészét eltöri az 110 forintos térítést köteles fizetni.

A figyelmeztetés után az a vélemény alakult ki a dolgozók között, hogy inkább lemondanak a melegítőitalról, mintsem 110 forintot fizessenek az esetleg eltört csészéért. Megjegyezzük, hogy a csészék agyagból készültek, fehér zománc-bevonattal. Ennek ellenére sem érnek meg 110 forintot darabonkint. Feltesszük a kérdést, nem lett volna-e jobb és főleg olcsóbb aluminiumcsészékben osztani a melegítőitalt. Ez olcsóbb is lett volna és a dolgozók kevesebbet méltatlankodnának az ilyen rossz pénzgazdálkodás miatt.

Kinczli József, Pécs.

★

A Vasutasok Szakszervezete megvizsgáltatta a dolgozók panaszát. Megállapítást nyert, hogy a Központi Szertár a bögréket 5.20 forintos darabonkénti árban szerezte be. A szertár azonban a bögrék leltárlajstromi árát helytelen tételszám alatt, 110 forintos áron vette számadása és a munkahelyeknek így számította át. A bögrék tételszámának és egységárának sürgős helyesbítése iránt intézkedés történt.

Egy létesítmény, amelyet már többször át akartak adni rendeltetésének — de...

Állomásunk egyik égető kérdése a vonatkisérők öltöző, mosdó és pihenőhelyiségének ügye. Ahogy ezt az illetékesek kezelik, az ékesen bizonyítja a bürokráciát és a nemtörődömséget. Ezt a létesítményt a napokban már negyedszer, vagy ötödször akarták átadni rendeltetésének, de most sem volt lehetséges. Most derült ki, hogy a *MÁV Vasúttervező ÜV* a szennyvízderitő aknát nem megfelelően méretezte. A csatornázás tervezése sem megfelelő, ezért a budapesti igazgatóság a bekötés munkáit nem végezhette el. A nemrég itt járt bizottság megállapította, hogy a laktanyában a melegvíz szolgáltatásról a tervező vállalat nem gondoskodott, ezért sem fürdeni, sem mosdani nem lehet.

Dolgozóink joggal kérdezik: az 1952-ben épült laktanya azért készült-e, hogy különböző bizottságok látogassák, vagy azért, hogy a dolgozók egészségvédelmét szolgálja? Már két éve várják az átadást, de hiába. Joggal kérdezik azt is, kik a felelősek azért, hogy a 70—80.000 forint értékű létesítményt a dolgozók nem élvezhetik? Ezekre a kérdésekre várnak választ Mór állomás dolgozói.

Nekünk nem helyszíni szemlékre és bizottságok látogatására van szükségünk és főleg nincs szükségünk ígéretekre, mert ebből már kaptunk elegét. Ellenben szükségünk volna használható vonatkisérő laktanyára.

Bán József CB-elnök
Mór állomás

Nincsen örömöm, üröm nélkül

Örömmel tölt el bennünket a BVKH dolgozóit, hogy üzemi konyhánkat különösen a párt- és a kormányhatározatok óta csak dicsérni lehet. Külön elismerést érdemelnek az ott felszolgáló elvtársnők, akik türelemmel és gyorsan végzik a felszolgálást és példát mutatnak türelemből azoknak, akik idegeskednek, ha nem kapják meg azonnal az ebédet. Munkahelyeik is tiszták, egészségesek, mert szépen kifestették azokat.

Sajnos azonban a BVKH Lenin-körút 120 alatti épülete eső idején és olvadáskor beázik, a harmadik emeleten úgy folyik az esővíz, mint odakint a tetőn. Pedig kár, mert így a szépen festett és tiszta munkahelyeket a befolyó esővíz tönkreteszi és a vakolat pedig hatalmas darabokban málik le a falakról. Így teszik tönkre a MÁV Épületfenntartó Vállalat szép és jó belső tatarozási munkáit a külső tatarozás hibái.

Szilágyi Sándor,
a BVKH tudósítója

★

Ugy tudjuk, a rossz tetőt azóta már megjavították.

A zárfékező

A hófedte rendezőpályaudvaron csak pisilkól az élet. Legalábbis úgy tetszik az idegennek, aki utóljára az őszi forgalom legnehezebb napjaiban járt itt. Mintha a gurítódombon görgülő kocsik is lassabban, méltóságteljesebben haladnának az irányvágányok felé és mintha a vasutas szó is. — mely a hangszórón át ömlik — csendesebb volna.

Kinek van kedve feleslegesen szót váltani ebben a csikorgó hidegben? A dolga után jár a vasutas, lába hóba süpped, vagy síkos jégen csuszkál. A fagyos szél pirosra marja a cserzettbőrű arcokat, a szélkergette hó bizalmaskodása már türhetetlenné válik.

Alkonyodik. A vágányok mentén középmagas, sovány ember bandukol, két súlyos lámpát visz. Kezét lehúzza a lámpa, de mégis vissza kell tartania, nehogy a földet súrolja vele. Mikor leteszi a lámpákat, karja erőtlenné válik, dermedt ujjaival zsebkendőt kotor elő a bundazseb mélyéből és megtörli az arcát.

Mikor megszólítom, furcsán, idegenül néz rám, igen elfoglalt önmagával.

— Megizzadtam mondja anélkül, hogy rám nézne. Mellkasa gyorsan emelkedik, keze reszket.

— Oly nehezek ezek a lámpák? — kérdem.

— Tessék megemelni.

Valóban nehezek.

— Tizenhárom kiló a kettő. Másfél kilométerről hozom őket.

Tüzetesen megnézem a lámpákat. Nem vagyok szakember, de úgy látom, túlméretezettek.

— A cseh lámpák lépkekönnyűek — mondja — egy kézzel kettőt visznek a cseh zárfékezők.

A zárkózott embernek sok szava van a lámpákról. Nehezek. Megizzad, mig kiér velük a vonat végéhez. Ilyen hidegben pedig nem tanácsos megizzadni. Aztán a legnagyobb baj az, hogy petróleumot csak a honállomáson adnak. Képzeljem el, elindul Pestről, megy Szolnokra, onnan tovább megy Békéscsabára, majd visszafőn. És sehol nem kap petróleumot. Kivilágítatlanul pedig nem hagyhatja a lámpákat.

— Hogyan segit magán?

Elmosolyodik. Azért vasutas, hogy feltalálja magát, mindig van egy kis tartaléka, aztán ismerő már minden zárfékezőt, kisegitik egymást.

Bevonul a birodalmába, a fékbódéba. Elhelyezi a holmijait. A fékbódé egyik ajtaja hiányzik, a pad törött.

— Miért hiányzik a fékbódé ajtaja? — kérdem.

— Hogy el ne aludjunk.

— Ettől függ?

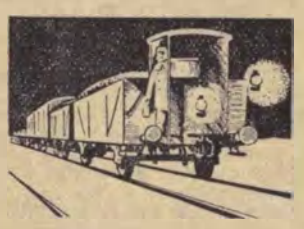
— Fenét. Ontudat, kérdése ez. Én soha nem alszom el szolgálatban. Nem játszom dolgozótársaim életével. A bizalmatlanságnak ez a megnyilvánulása csak nálunk tapasztalható. Nézzük meg az idegen kocsikat. A szovjet, cseh, a román, a német kocsikon nem hiányzik az ajtó



és ablak is van, hogy ne kelljen minden percben kihajolni.

Sok panasza van. Talán nem is szereti a mesterségét.

Tiltakozik. Dehogyisnem. Nyáron, vagy a tavaszi tangyos időben, szeme szemjasan issza a táj szépségeit, a fényes nyári



éjszakákról megmámorosodik, még énekel is olyankor. Most csak táncol. Szükre szabott bódéjában járja a „kánkán", ahogy a jeges szél fújja.

— Nem volna semmi baj, ha jobb volna a szén.

— A szén? — kérdem megelepetten. — Mi dolga van magának a szénnel?

— Sok. Amiatt összorgunk sokszor órák hosszat a nyílt pályán. Meri nem megy a gőzfejlesztés.

A vonatkisérők ilyenkor behúzódnak a fülkét paklikocsiba, de ő nem hagyhatja el a vonatot, neki oda kell őrködnie. Zárfékező. A vonat végén ő a parancsnok.

Az idei tél nagyon meghúzta. Tíz éve zárfékező, de még ilyen tele nem volt. Hűséges társa a rövid vasutasbundája, ebben az időjárásban kevésnek bizonyul. Hosszú bunda kellene. Egyiknek másiknak van is. Ha megkérdi tőlük, hogy jutottak hozzá, csak mosolyognak. Valamelyik szertári komájuk segitett rajtuk. Talán néhány próccsbe került, de hát megérte. Ő nem ismeri az ilyen utakat, csak a szabályos dolgokat szereti.

— Február, itt a nyár, mondogatják a régiek. — Ezen morfondirozik. — Rosszul mondják az öregek. Foga van a télnek. Kemény, hegyes foga. Higgyem el, hogy egy fékbódéban eltöltött éjszaka nem is olyan kis dolog. Pedig ki gondol vele. Kinek is jut eszébe meleg szobában, vagy a terített vendéglői asztal mellett, hogy odakünn száz és száz ember mereszti figyelő tekintetét az éjszakába, nyitott ajtójú fabódéban. És milyen hosszú egy ilyen éjszaka! Cirogató dunnás ágyban egy röpke perc, itt meg egész örökkévalóság. Hogy pörög, civódik az ember a sorssal, mely ide juttatta, a szárnyaló, kegyetlen széllel, a tűhegyű, égető hóval. Megbánja azt is, hogy világrasziilte az édesanyja, hogy embernek nevezik. És amikor lezelepedik a laktanya duruzsoló tűzhelye mellé, lassan felenged a meggémberedett test és béke önti el a szivét is. Szép az élet. A küzdelem is szép, a vasutassors, ha kemény is, de elcserélné-e más sa?

És amig ő itt vivódik a fékbódén, odahaza pihennek övéi, a 8 éves Jánoska és az 5 éves Teri. Csupa ötlet hoz a fiú és a kislány oly ügyesen táncol, hogy a kultúrmüsorban is feltűnett, rózsaszinű balettruhában.

Elindul a vonata. Mosolyogva



integet. Felgyüröm a kabátom galléját, ő tágra nyitja szemét, nekivág a hosszú éjszakának.

Zoltán Dezső

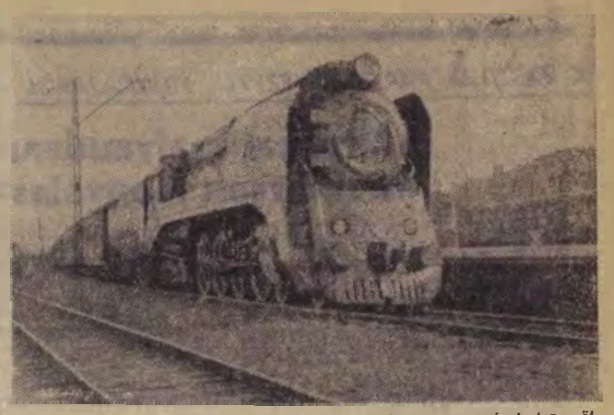
SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83. szám. — Telefon: 298—805, 428—339, üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 FEBRUÁR 13.



A közelmultban a kolomenszkijl és vorosilovgrádi mozdonygyárak tervezői, mérnökei és munkásai új, kiváló mozdonytípust szerkesztettek. A képen látható gőzmozdony 2—4—2 elrendezésű és óránkénti átlagos sebessége 120 kilométer.

AZ ANYAGTAKARÉKOSSÁGÉRT, A REJTETT TARTALÉKOK FELTÁRÁSÁÉRT

Kormányunk költségvetési előirányzata — mint *Nagy Imre* elvtárs bejelentette országgyűlési beszédében — a legmesszebbmenően takarékoskodik a dolgozók filléreivel. Az egész költségvetési előirányzatban — úgy mondhatjuk — testet öltött pártunk határozatának, a kormány programmjának alapvető célja: a fokozottabb gondoskodás a dolgozók anyagi és kulturális szükségleteiről. Jellemzően megmutatkozik ez a költségvetési előirányzatban: az állami bevételek túlnyomó nagy részét, csaknem 80 százalékát, nem a lakosság adója, hanem az állami vállalatok befizetései alkotják. Világosan mutatja ez, hogy a kormány nem adóprésselt, hanem saját vállalatai és üzemei termelésének fejlesztésével, önköltségének csökkentésével teremti elő az államháztartás viteléhez szükséges anyagi eszközöket.

Éreznünk kell, hogy *kormányunk takarékossági törekvései valamennyiünket érintenek.* A vállalatok, így a vasút, a vasúti üzemek önköltségének csökkentése, a tervek pontos teljesítése azt jelenti, hogy kormányunk nagyobb összegeket tud a lakosság anyagi, szociális, kulturális igényeire fordítani. A takarékosság — a legmesszebbmenő takarékosság a nép vagyonával, a dolgozók filléreivel igen nagy körültekintést, alapos gondosságot követel meg mindenkitől.

A vasút minden területén gazdag lehetőségei vannak a takarékosságnak, a széntakarékosságtól kezdve az áramtakarékosságig igen sok változatban. Dolgozóinknak az eddiginél is jobban kell harcolniok azért, hogy egyetlen gramm szén, egyetlen kilowattóra elektromos áram se menjen veszendőbe. Csak egy példát említünk: a villanymozdonyoknál fokozni lehet az árammegtakarítást, ha a mozdonyvezető gondosan figyeli, nincs-e lefékezett kocsi a vonatban. Gőzvontatásnál könnyebb észrevenni a lefékezett kocsit, de a villanymozdony nagyobb vonóereje a fékezést szinte közömbösíti, de annál inkább megmutatkozik a fékező hatás az áramfogyasztásban. S ha már a villanymozdony példájánál vagyunk, említsük meg, hogy itt az energiatakarékosságban legfontosabb szerepe a forgalmi szolgálatnak van, amely talán nem is látja világosan, hogy egy-egy villanymozdony indokolatlan megállítása milyen energiapocsékolást jelent. Az indításhoz felhasznált árammennyiséggel a villanymozdony többkilométeres utat tud megtenni.

Az anyag- és energiatakarékosság mellett döntő tényező a *forgóeszközök forgási sebességének növelése.* Vállalataink, üzemeink vezetői gyakran hivatkoznak *„objektív"* nehézségekre, anyaghiányra, holott a valóság nem egyszer az, hogy *sok fontos anyagból az engedélyezett készletnormát messze meghaladó készleteket tárolnak.* Meg kell szüntetni az anyagfelhalmozást, amire a vasúti üzemek meglehetősen hajlamosak. *Püspökladány-fűtőház* például bejelentette, hogy egy évre előreláthatólag 6000 kilogramm mozdonytűzcsőre van szüksége. Az egy év azóta eltelt és a fűtőház *a 6000 kilogrammból 400 kilogramm tűzcsövet használt el.* Ugyanakkor számtalan szolgálati hely anyaggazdálkodási osztálya, valamint a 7. szakosztály anyagcsoportja az ország egész területén kutatott mozdonytűzcső után.

Igen fontos teendő tehát az egyes szolgálati helyek havonkinti anyagforgalmának szigorú ellenőrzése. Fel kell számolni azt a helytelen és rendkívül káros szokást, hogy a szakszolgálat féltő gonddal ragaszkodik olyan anyagokhoz, amelyekre hónapokig, esetleg évekig nincs szüksége, holott talán éppen a szomszéd fűtőháznál ilyen anyagoknak a hiánya akadályozza a terv teljesítését. *A felesleges vagy nélkülözhető anyagkészletek felkutatása elsőrendű kötelesség.* Jó munkát végzett ezen a vonalon a budapesti igazgatóság anyagosztálya azzal, hogy meggyorsította az elfekvő készletek felszámolását s a felesleges anyagokat gyorsan odairányította, ahol a legnagyobb szükség volt rájuk. Az utóbbi időben a miskolci és a szegedi igazgatóság is fokozottabb gonddal ügyel a forgó eszközök forgási sebessége növelésének feladataira. Ezzel szemben a debreceni és a szombathelyi igazgatóság területén másodrendű kérdésként kezelik a rejtett tartalékok feltárását és az elfekvő anyagok felkutatását.

A termelés folyamatosságának biztosítása megköveteli, hogy a legnagyobb gonddal bánjunk meglévő anyagainkkal, a felesleges készleteket pedig azonnal jelentsük be. Új, hatalmas tartalékok tárulnak majd fel amint a szolgálati helyek többet törődnek a rájuk bízott anyagok felhasználásával és szívügyüknek tekintik az anyagellenőrzést. Nagy feladat vár elsősorban az anyagrevizorokra. Jó, felkészültségre valló munkával várakozáson felüli eredményeket lehet elérni, mint ezt *Hencz Antal* elvtárs példája bizonyítja. *Hencz* elvtárs a debreceni igazgatóság anyagrevizora éppen a debreceni igazgatóság területén, ahol a jelentések szerint *„nincs elfekvő anyag", 311.000 forint értékű használaton kívüli anyagot kutatott fel.*

Érdemes azt is megnéznünk, milyen anyagok, milyen rejtett tartalékok kerültek felszínre a debreceni igazgatóság területén levő szertárakból. Öntöttvas, gépacél, veszting- és járműalkatrészek, világítási berendezések anyagai, vegyianyagok, üvegipari, faipari, papíripari anyagok, szövött anyagok, kő- és agyagipari anyagok termelésből kivont állóeszközök szerepelnek a változatos listán.

Ez a példa mutatja, hogy gondos körültekintő munkával mindenütt lehet eredményeket elérni. Az anyagkészletek felkutatásában, a használaton kívüli, elfekvő anyagok gyors irányításában együtteseu kell résztvenniök a szertárak és a felhasználó szakszolgálat dolgozóinak. A párt- és szakszervezet funkcionáriusai, a népnevelők a műhelybizalmiak mutassanak rá, mennyire fontos a felesleges anyagkészletek felkutatása a vasút és az egész népgazdaság szempontjából, mert az elfekvő anyagkészletek tárolásával anyagot vonnak el a másik szakszolgálati ágtól és ezzel az egész népgazdaságtól.

Dolgozóink a lelkesedés lendületével készülnek pártunk kongresszusára. Nem szabad eltűrni hogy lelkes kezdeményezésük bárhol is az anyaghiány falába ütközzön. A tartalékok gondos feltárásával és becsületes, gyors bejelentésével nem kis mértékben segíthetjük elő a kongresszusi verseny sikerét. *Rákosi Mátyás* elvtárs, a SZOT kibővített ülésén világosan megmutatta ennek a kérdésnek a fontosságát, amikor a szakszervezetek egyik főfeladatául tűzte ki: *„Támogassák minden erővel a kongresszusi munkaversenyt és adjanak új lendületet azoknak a mozgalmaknak, amelyek ... a takarékosságra, a tartalékok mozgósítására, a termelékenység megjavítására, az önköltség csökkentésére, a munkafegyelem megjavítására, a tervek feltétlen teljesítésére és túlteljesítésére megindultak."* Ezek a célok minden becsületes dolgozónk számára utat mutatnak, hiszen tudnunk, világosan látnunk kell: a felajánlások, a tervek teljesítéséhez anyagra van szükség, a tervek teljesítése pedig a kormányprogramm megvalósulásának, életszínvonalunk további emelkedésének záloga.

A PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE

Dombóvár állomás dolgozói a szénszállítás meggyorsításáért

Dombóvár állomás dolgozói szénbányáik és rakodóhelyeik zökkenőmentes kiszolgálása érdekében vállalták a III. pártkongresszus tiszteletére, hogy az üres K-szerelvények futását a belépőállomástól a rendeltetési állomásig figyelemmel kísérik és biztosítják a tervezett időn belül. Gyorstehervonataik menetrendszerinti közlekedtetése érdekében mindent elkövetnek, hogy a maguk részéről ezzel is valóraváltsák a kormányprogramm célkitűzéseit. A minőségi munka érdekében vállalták, hogy gyorstehervonataikat a folyamatos továbbítás elősegítésére minden esetben szabályszerű összeállításban indítják.

Vállalták, hogy a szakmai sovinizmust, amely az állomási és fűtőházi dolgozók közt még mindig fennáll, felszámolják és az esetleges nehézségeket mindenkor a kölcsönös megértés és segítőkészség szellemében oldják meg.

A zord idő után — napi 250 perces rövid menetet vállalt a Keleti-fűtőház

A *Keleti-fűtőház* gőzmozdonyszemélyzetének tagjai éleniárnak abban a hősi küzdelemben, amely a hosszú, kemény tél mostoha körülményei miatt a gyenge szénnel, a vasúti közlekedés fenntartásáért és a menetrendért folyik. Erről tanuskodnak a dolgozóknak az MDP III. kongresszusa tiszteletére tett felajánlásai is. A gőzmozdonyszemélyzet tagjai vállalták, hogy a menetrendszerinti közlekedés érdekében *a munkásvonatok vontatási késését 3 százalék alá, a személyvonatok késését 5 százalék alá szorítják.* Ennek megvalósítása érdekében *napi 250 perc rövid menetidő* alkalmazását vállalták. A széntakarékosság terén február 1-től áprilisig 1100 tonna, április 18-ig 1400 tonna szén megtakarítását vállalták. Vállalták még a többi között, hogy február 1-től április 4-ig naponta 1330 tonna, április 4-től 18-ig pedig napi 1400 tonna túlsúlyt továbbítanak.

A vontatási műhely az év első negyvhónapi időszakos javítási tervét április 18-ig befejezi és ezzel felkészül a nyári forgalomra.

A vontatási és forgalmi dolgozók kapcsolatának javítását célozzák a hatvaniak versenyvállalásai

Hatvanban mindig jó volt a vontatás és a forgalom kapcsolata, de az idei erős tél okozta nehézségek leküzdése során kiderült, hogy még mindig lehet rajta javítani. Ezért a fűtőházi és a forgalmi dolgozók közös értekezletükön elhatározták, hogy a III. pártkongresszus tiszteletére teendő vállalásaikat ennek a célnak a szolgálatába állítják. Így elhatározták, hogy a nehézsúlyú vonatok számát márciusban 15-re, majd a kongresszus előtti két héten keresztül 18-ra emelik fel. A fűtőházi dolgozóknak a százelegytonnakilométer-terv teljesítésére tett vállalásai megvalósítását a forgalmi dolgozók azzal segítik elő, hogy ebben az időszakban a vonatok terhelési tervét 5—8 százalékkal magasabban teljesítik. A menetrendszerinti indítás és az induló gépek gőztartási idejének megjavítása érdekében *Gaál Sándor* sztahanovista forgalmi szolgálattevő kezdeményezésére a rendezőpályaudvari forgalmi és vontatási dolgozók komplexbrigád-szerződést kötöttek.

Több más értékes felajánlás mellett Hatvan állomás dolgozói felújították párosversenyszerződéseiket régi versenytársaikkal. Így például elfogadták Rákosrendező állomás versenykihívását.

VASUTAS FIATALOK A VERSENYBEN

Az MDP III. kongresszusára való készülődés különösen felpezsdítette a vasutas fiatalok munkakedvét. A mult héten már beszámoltunk arról, hogy *a Landler Jenő Járműjavító UV* diszistái milyen szép felajánlásokat tettek a kongresszus tiszteletére. Most újabb nagyszerű vállalás híre érkezett a Landlerből. A DISZ-bizottság és az alapszervek a műszaki vezetők bevonásával elhatározták, hogy a *411.049-es számú mozdonyt terven felül készítik el.* Az időjárás nagy próbára tette *Szepesi József* DISZ-brigádját, amely arra vállalkozott, hogy a mozdonyt terven felül leszereli. A brigád tagjainak keményen meg kellett dolgozniok, amíg sikerült a befagyott gépet határidőre leszerelni és továbbadni. A lelkes és önfeláldozó munkában jó példát mutatott munkatársainak *Németh* András és *Jáki* Béla.

A leszerelőktől a kazánműhelybe került a gép, itt *Nagyistván* Béla 10 tagú ifi-brigádja vette munkába, hogy a pártkongresszus tiszteletére terven felül megjavítsa a kazánt. A műszaki vezetők legjobb tudásukkal siettek a fiatalok segítségére. Ment is a munka, mint a karikacsapás a kazánműhely hatalmas csarnoka alatt oldalra fordított gépen. A légkalapácsok fülsiketítő zaja egy pillanatra sem szünetelt. Sikerült is a kazánmunkát a február 13-ra kitűzött határidő előtt, már február 12-re elkészíteni. Szorgalmas munkájukkal *Pető László* és *Salamon Béla* szakképzős kazánkovácsok voltak legfőbb lendítői a brigád munkájának.

A kazánműhelyből a felszerelőkhöz ment a gép, ahol szintén ifi-brigád vette munkába. A *Landler Művek fiatalsága minden erejével arra tör, hogy a 411.049-es mozdony február 25-én már próbára mehessen.*

A Szolnoki Járműjavító UV-ben eddig 681 diszista tett felajánlást a kongresszus tiszteletére. Ez a fiatalok összlétszámához viszonyítva 93 százalékuk felelt meg. *Mayer* János bognár vállalta, hogy a facserejavítóban a hulladékból 500 darab konyhaszéket készít. *Koffmann* Imre ifi reszortvezető vállalta, hogy a munka jó megszervezésével a daráboló-gépet állandóan üzembentartja, a szertáron kívüli anyagokat pedig beszerzi. Vállalta ezenkívül, hogy a részlegénél dolgozó két ifjúsági brigádot, amelyek jelenleg 100 százalék alatt teljesítenek, úgy patronálja, hogy teljesítményük 100 százalék fölé emelkedik.

Jelentős vállalásokat tettek a Nyugati Műszaki Kocsihivatal DISZ-fiataljai is. Piros János szerelvénylakatos, a „Vörös Csillag"-brigád tagja vállalta, hogy munkaidő után napi 4—5 kocsin elvégzi a belső szerelési munkát. *Fekete* Sándor vesztinglakatos normán felül két kocsi fékszabályozását vállalta, *Kun* Róza, *Barkóczi* Etel és *Kovács* László pedig terven felül arra vállalkoztak, hogy egy E-kocsi átalakításához elkészítik az akkumulátor szekrényt.

A jól karbantartott gép hű társa a mozdonybrigádnak



A jól karbantartott gép a legzordabb időjárásban sem hagyja cserben gondozóit. Ezt bizonyítja Nagy János, a Keleti Fűtőház sztahanovista mozdonyvezetőjének és brigádjának példája. A rossz szén, a kemény hideg ellenére januárban 20 tonna szenet takarított meg Rubint József és Tóth III. Elek fűtőkkel együtt.

(Kovács G. felv.)

A VIT-küldött felajánlása a kongresszusra



Tóth Mária, a Landler üzem lakatosa a vasutas fiatalok küldötte volt a bukaresti VIT-en. Tóth elvtársnő a VIT-ről hazatérve vállalta, hogy teljesítményét 140 százalékra emeli. Felajánlását teljesítette. Pártunk kongresszusának tiszteletére újabb felajánlást tett: 10 százalékkal emeli teljesítményét.

(Kovács G. felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A Nyugati pályaudvaron munkához kezdtek az újonnan megválasztott pártvezetőségek

A Központi Vezetőség 1953 december 15-i határozata alapján a Nyugati-pályaudvar területén február 3-án két pártvezetőséget — a VIII-as és X-es alapszervezetét — újjáválasztottak. Az újonnan megválasztott vezetőségek már a vezetőségválasztó taggyűlés másnapján — úgy, ahogy azt a KV határozata előírja — összeültek és elosztották a funkciókat. Ebben segítségükre volt tanácsaival a pártbizottság egyik tagja is.

A vezetőség első értekezlete

A VIII-as alapszervezet első vezetőségi ülésén nemcsak a funkciók elosztását tárgyalták meg

az elvtársak, hanem egyuttal rögzitették azt is, hogy a jövőben milyen napokon tartják meg a vezetőségi üléseket és egyéb rendezvényeket. Ugy döntöttek, hogy vezetőségi ülést minden héten kedden, pártcsoportbizalmi értekezletet minden második héten csütörtökön és népnevelőértekezletet szintén minden második héten tartanak. A taggyűlést a hónap utolsó hetében fogják összehívni.

A X-es alapszervezetnél hasonló módon történt a vezetőség első megbeszélése, de itt már a népnevelőértekezlet időpontjára nem hoztak határozatot. Pedig

a népnevelőértekezletek rendkívül fontosak,

hiszen a népnevelők állandó és rendszeres irányitás nélkül nem végezhetik el fontos és felelősségteljes munkájukat.

A VIII-as alapszervezetnél a funkciók és az értekezletek időpontjának meghatározása után még

behatóan foglalkoztak a vezetőségválasztó taggyülésen hozott határozattal is.

Igen helyesen a határozat alapján kivánják elkészíteni háromhónapos munkatervüket. Minden vezetőségi tag külön is megkapta a határozatnak azt a részét, amely hatáskörébe tartozik és ennek alapján máris készítettek saját részükre háromhónapos munkatervet. A legközelebbi vezetőségi ülésen megvitatták a munkaterveket és ennek alapján *elkészítették az alapszervezet egységes háromhónapos munkatervét is.*

A X-es alapszervezetnél az új vezetőség már nem végzett ilyen alapos munkát. A határozatnak csak az első három pontjával foglalkoztak és nem készítettek munkatervet sem. Igy az alapszervezet vezetősége a munkaterv elkészítéséig nem igen tud **majd tervszerű munkát végezni.**

Mind a két pártvezetőség igen helyesen cselekedett akkor, amikor *a pártvezetőség ülése után azonnal összehivták a pártbizalmiakat* és ismertették, hogy az újonnan megválasztott vezetőségi tagok között hogyan osztották el a funkciókat.

Megnőtt az aktivitás

A vezetőségválasztás jelentősen megnövelte mind a párttagok, mind a pártonkivüliek aktivitását. A X-es alapszervezetnél már a vezetőségválasztó taggyülést követő napon a pártonkivüliek azzal fordultak a pártvezetőséghez, hogy továbbra is foglalkozzanak velük olyan rendszeresen, mint ahogy a pártvezetőségválasztás előtt tették. Erről beszélt *Tégás Sándorné*, pártonkivüli dolgozó is. Ezt mondta: *„Szeretném, ha a pártvezetőség úgy foglalkozna a pártonkivüliekkel továbbra is, mint ahogy foglalkozott a vezetőségválasztás előtt és a jövőben is hallgassa meg a pártvezetőség a pártonkivüliek véleményét".*

A VIII-as alapszervezet második pártvezetőségi ülésén már megindult a rendszeres munka. *Rosta* elvtársnő, agit. prop. felelős javasolta, hogy a munkatervbe vegyék be a politikai osztály felhivását, mely az oktatásban részvevők lemorzsolódásának megakadályozásáról szól. Ennek érdekében mindegyik pártvezetőségi tag felajánlást tett és vállalták, hogy az oktatás megjavítása érdekében a III. pártkongresszus tiszteletére

egy-egy politikai iskolát patronálni fognak.

Rosta elvtársnő javasolta azt is, hogy időnként a vezetőségi ülésen tárgyaljanak meg elméleti kérdéseket is. Ezzel kapcsolatban vállalta, hogy a február 16-i vezetőségi ülésen a Szabad Nép 1954 február 9-i elméleti cikkét, *„A nép magyarországi alkalmazásának néhány kérdéséről"* — ismertetni fogja és a vezetőség azt megvitatja.

A tömegszervezetek munkájának megjavításáért

A vezetőségi ülés után azonnal foglalkozni kezdtek a tömegszervezetekkel is. A szervezőtitkár összehivta a tömegszervezeti vezetőket és ismertette velük a vezetőségválasztó taggyülés határozatait a tömegszervezetekkel kapcsolatban. Ugyanakkor megbeszélte a tömegszervezetekre háruló feladatokat is. Felhivta a figyelmüket, hogy *az új feladatoknak megfelelően módositsák munkatervüket.*

A pártcsoportbizalmiak értekezletén arról beszélt, hogy a bizalmi elvtársak többet foglalkozzanak a hozzájuk beosztott elvtársakkal és nagyobb gondot fordítsanak az oktatásra, a pártépítésre, valamint a tag- és tagjelölt-felvételre.

Az agit. prop. felelős elvtárs

egyénileg beszélgetett a propagandistákkal,

hogy megismerje problémáikat és segitséget tudjon nyujtani ahhoz, hogy megjavuljon az alapszervezetben az oktatás. Az első népnevelőértekezleten is foglalkoznak majd pártoktatással és a kongresszusi munkaversennyel. Ezenkivül az agit. prop. felelős egyénileg elbeszélget a népnevelőfelelős, oktatási felelős, faliujságfelelős, sajtófelelős és kultúrfelelős elvtársakkal, ismerteti velük, hogy milyen feladat vár rájuk és egyúttal módszerbeli segitséget is ad, hogy rövid idő alatt ezeken a területeken is megjavuljon a munka.

A X-es alapszervezetnél ezen a területen is mutatkozik lemaradás. A vezetőségi tagok még nem kezdtek olyan aktivan munkához, mint a VIII-as alapszervezetnél. Ez is mutatja, hogy *a rendszeres munkához mennyire nélkülözhetetlen a gondosan elkészitett munkaterv.*

Az alapszervezetek már gondoskodtak arról is, hogy azok az elvtársak, akik a régi vezetőségnek tagjai voltak, de az újba nem kerültek be, megfelelő pártmunkát kapjanak. A X-es alapszervezetnél például nem került be az új vezetőségbe *Rajkai Lászlóné* elvtársnő. A pártvezetőség megbízta azzal, hogy *segitse a DISZ-szervezetet.*

Az újonnan választott pártvezetőségek nagy lelkesedéssel láttak munkához. Minden remény meg van arra, hogy együtt az egész párttagsággal, a pártonkivüliek támogatásával megoldják a rájuk háruló nagy feladatokat.

Bicskei Jenő,
Budapest-Nyugati pártbizottság szervezőtitkára.

A pártvezetőségválasztás HÍREI ☆

KAPKODVA KÉSZITETTÉK ELŐ a pártélet fontos eseményét, a pártvezetőség újjávalasztását az újmiskolci pályafenntartási főnökség, a felsőzsolcai és a taktaharkányi alapszervezeteknél. A vezetőség beszámolóia csak az „utolsó percben", nem sokkal a taggyülés előtt készült el és igy arra már nem volt mód, hogy azt a pártvezetőség megvitassa. Ebből következett, hogy a beszámoló nem volt alapos, nem tükrözte az alapszervezet életét s emiatt gátolta azt is, hogy színvonalas taggyülésen választhassák meg a kommunisták az új pártvezetőséget.

•

JÓL SIKERÜLT taggyülést tartottak Ferencváros állomás I. alapszervezeténél. Az időben elkészített beszámolót alaposan megvitatta a pártvezetőség és újabb gondolatokkal, jó javaslatokkal bővitették azt. A taggyülést megelőzően pártcsoportértekezleteken is megvitatták a párttagok és tagjelöltek a beszámoló fontosabb pontjait. Ennek volt az eredménye az, hogy az elvtársak felkészülten vettek részt a taggyülésen, a megjelenteknek közel 60 százaléka szólalt fel, mondotta el észrevételeit, javaslatait, birálta és dicsérte a pártvezetőség munkáját.

•

SOKAT KÖNNYITETT az újonnan megválasztott pártvezetőség munkáján Szigetvárott és a Nyugati Műszaki Kocsiilivatalban az a körülmény, hogy a vezetőségválasztó taggyülés élénken megvitatta a határozati javaslatot és fontos szempontokkal bővítette. A jó határozati javaslat előkészítette az új pártvezetőség munkálának megindulását.

•

GYENGE POLITIKAI MUNKA előzte meg a Keleti Műszaki Kocsiilivatal vezetőségválasztó taggyülését. A megjelent párttagok nem érezték át a vezetőségválasztás fontosságát s igy történt meg, hogy a tagság nagyrésze elhagyta a taggyülést, még a szavazás előtt. Emiatt a taggyülés a szavazás idején már határozatképtelenné vált és igy azt meg kellett ismételni. Ez a körülmény azt bizonyitja, hogy a vezetőségválasztás sikerét gondos, alapos politikai munkával kell biziositani.

•

NAGYON FONTOS, hogy a taggyülés elnöke alaposan ismerje a KV határozatát, a pártdemokrácia törvényét. A Sárándon lezajlott taggyülés azt bizonyította, hogy a taggyülés elnöke nem készült fel kellően felelősségteljes feladatára. Az alapszervezet háromtagú vezetőséget választott, de amikor a tagság már három elvtársat javaslatba hozott, az elnök azzal akarta lezárni a további vitát, újabb javaslatok megtételét. Hogy egyszerre szavazásra bocsátotta a jelöléseket. A párttagság azonban ismerte a pártdemokráciánkban biztositott jogait és élt is azokkal, újabb neveket is javasolt a jelölőlistára, és egyenként vitatta meg azokat.

•

A KOMMUNISTÁK nagy többsége felelősségе tudatában készül a vezetőségválasztó taggyülésekre. Ezt bizonyitja Fekete József pályamunkás cselekedete is, aki dacolva hóval és hideggel kilenc kilométert gyalogolt azért, hogy résztvehessen a pártélet nagy eseményén, a pártvezetőségválasztáson. Kommunisták százai cselekedtek hozzá hasonlóan szerte az országban, megértvén, hogy a pártmunka megjavitásának milyen fontos eseménye a vezetőségek újjáválasztása.

A pártonkivüli vasutas dolgozók segitsék

a pártvezetőségek sikeres újjáválasztását

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG határozata értelmében ez év február 1-től folyamatosan újjáválasztják pártszervezeteink az alapszervi vezetőségeket és felsőbb pártszerveket. A vezetőségválasztás sikeres végrehajtása nagy lépéssel viszi előbbre pártunk legfőbb célkitüzéseinek megvalósitását: *a dolgozók életszinvonalának szüntelen növelését, a dolgozó emberekről való gondoskodást.* Ezért nagyjelentőségü esemény minden vasutas dolgozó életében a pártvezetőségek újjáválasztása.

AZ EDDIGI TAPASZTALATOK bizonyitják: a vasutas pártszervezetek a választások után megerősödve, új harci tapasztalatokkal gazdagodva fognak hozzá minden egyes szolgálati helyen a dolgozókról való gondoskodás megjavításához. Éppen ezért indokolt a pártonkivüli vasutas dolgozók nagyfokú érdeklődése a vezetőségválasztások munkája iránt. *A pártonkivüli dolgozóknak is elsőrendü érdeke, hogy tovább haladjunk a felemelkedésnek azon az utján,* amelyet az 1953 junius 27—28-i és az 1953 október 31-i párthatározat, valamint Nagy Imre elvtárs, a miniszterelnök elnökének január 23-i beszéde jelöl meg számunkra.

A VEZETŐSÉGVÁLASZTÁSOK sikere erősiti a pártot, a párt erősödése pedig minden dolgozónak egyaránt érdeke. Minden egyes pártonkivüli dolgozó tapasztalhatta már, hogy ha a szolgálati hely pártvezetősége gyengén dolgozik, nem harcol következetesen a dolgozók kivánságainak, javaslatainak megvalósitásáért, nem szerez érvényt a törvényességnek, ennek minden dolgozó kárát látja. *A vezetőségválasztás során megerősödő pártvezetőségek tehát elő fogják segiteni a dolgozók ügyes-bajos problémáinak megoldását, a hibák kiküszöbölését, a termelés zavartalanabbá tételét.*

Vasutas pártonkivüli dolgozóink jelentős része helyesen látja, hogy a pártvezetőségválasztás minden dolgozó közös ügye és ebből fakad az, hogy több helyen élénken tevékenykednek a vezetőségválasztások sikere érdekében. Például a ferencvárosi fütőháznál. *Kékesi Ferenc* pártonkivüli szakszervezeti munkavédelmi felelős rendszeresen magyarázza a többi dolgozónak a vezetőségválasztás jelentőségét. Ismerteti dolgozótársaival a politikai iskolán tanultak alapján a párt hősi harcát és azokat a célkitüzéseket, amelyeket a párt vezetésével a jövőben fogunk megoldani. Rámutat arra, hogy az üzemben meglévő balesetvédelmi és egyéb hiányosságok megoldásáért a választások során megerősitett alapszervi vezetőség az eddiginél sokkal jobban tud majd harcolni.

Sok helyen felvetődik az a kérdés, hogyan segithetik a pártonkivüliek a vezetőségválasztást, hiszen ez pártügy, végső fokon a taggyülésen, tehát a párton belül dől el. Ez igaz, de a pártonkivüli dolgozók ezekben a napokban bátor véleménynyilvánításukkal, állásfoglalásukkal, a régi vezetőség munkájával kapcsolatos birálatukkal és az újjáválasztandó vezetőség elé támasztott követelmények elmondásával nagymértékben segithetik a párttagságot abban, hogy felelősségе tudatában döntsön a taggyülésen arról, kikre bizza a jövőben az illető pártszervezet vezetését.

A PARTONKIVÜLIEK akkor is segitik a vezetőségválasztást, ha résztvesznek a kongresszusi versenyben. A téli forgalom nehézségei következtében ma igen sok problémát kell megoldani a vasutas dolgozóknak. Most még inkább, mint valaha szükség van a vasutasok hősies munkájára, helytállására. Pártonkivüli dolgozóink a versenyben való részvételükkel, a nehézségek elleni szivós harcukkal segitik győzelemre vinni a vezetőségválasztás ügyét, mert szolgálatuk hiánytalan ellátásával bizonyitják a párt iránti szeretetüket.

Pártszervezeteink fontos feladata, hogy a vezetőségválasztás előkészitése során hallgassák meg a pártonkivüli dolgozók észrevételeit, kivánságait. Lelkesitsék őket a kongresszusi versenyben való részvételre, a vezetőségválasztás sikere érdekében végzett jó termelőmunkára és nagyfokú politikai tevékenységre.

Czimma János
a Vasutpolitikai Főosztály agitációs alosztályának vezetője.

Találkozásom IVAN FJODOROVICS PANYINNAL

Ez évben a hagyományos magyar-szovjet barátság hónapja február 18-tól március 18-ig tart. Ez idő alatt rendezi meg a SZOT, közösen az MSZT-vel a „szovjet technika napját" is. A magyar-szovjet barátság hónapja alatt mélyitsük tovább a két nép barátságát, terjesszük a kiváló szoviet vasutasok gazdag tapasztalatait, hogy eredményesebben dolgozhassunk hazánk felvirágzásáért. Az alábbiakban Lőcsei János Kossuth-diias főmozdonyvezető találkozását elevenitjük fel Ivan Fiodorovics Panyin elvtárssal, a Szocialista Munka hősével.

1950 februárjában Magyarországra érkezett Panyin elvtárs, a kiváló szovjet mozdonyvezető. Egy napon sürgősen a párlirodába hivtak. A politikai tiszt, a párttitkár, a szakszervezeti elnök, a fütőház főnöke és még néhány elvtárs volt a párlirodában. Amikor beléptem a szobába, minden szem rám szegeződött.

— Fogadj helyet, Lőcsei elvtárs — mondotta a politikai tiszt.

Leültem. A múló pillanatokat ünnepélyes hangulat töltötte ki. A politikai tiszt elvtárs halkan, de nyomatékos hangsúlyozással megszólalt:

— Panyin elvtárs, a kiváló szovjet mozdonyvezető innen, a ferencvárosi fütőházból kiván Miskolcra vezetni egy vonatot. Panyin elvtárs nem mehet egyedül, valamelyik mozdonyvezetőnek kell őt elkisérnie. Mi arra gondoltunk, hogy ebben a megtiszteltetésben téged részesitünk.

Vérhullám borította el arcomat. Alig szorult ki a szó a számon. Csak annyit mondtam: köszönöm, elvtársak...

★

A fütőház dolgozói összeseregeltek az ünnepélyes indulóshoz. Eljöttek azonban mások is. Az állomás dolgozói ugyanúgy, mint a többi szolgálati helyé, és ott toiongtak mozdonyunk körül még a környék lakosságából is sokan. Panyin elvtárs munkaruhában jött ki a mozdonyhoz. Nyájasan integetett a szerelvény körül álló tömegnek, egyenesen felém tartott. Átöleltük egymást.



— Minden rendben van? — kérdezte. Szemem csillogásából láthatta Panyin elvtárs, hogy olyan masinán fog utazni, olyan karbantartott gépen, mint amilyenen ő utazott valaha, mint amilyenen ő indult ki egykor szokásos útjaira a Moszkva-Rjazán fütőházból. Miatt az ünnepélyes búcsúztatás tartott. Önző módon arra gondoltam: induljunk már, hogy együtt lehessek vele, nézzem, hogyan dolgozik, tanulhassak tőle. Ennek is elérkezett az ideje. Panyin elvtárs 60 kilométeres sebességgel vezette a túlsúlyos vonatot. Feszülten figyeltem minden ténykedését. Mit is tanultam ezen az úton? Megpróbálom elmondani.

Kezdjük talán ott, hogy Panyin elvtárs az indulás előtt igen gondosan átvizsgálta a mozdonyt. Megnézte az olajozópipákat, rendben vannak-e, s nem sajnálta a fáradságot, hogy bemásszék a gép alá is. Megvizsgálta a vezetékkapcsolásokat, különösen a csavarokat, mert azok lazulnak meg a legkönnyebben és igy sok bajt okozhatnak. Panyin elvtárs csavarkulcsokat a kezében megvizsgálta a mozdonyt és ha megtalált csavart, gyorsan utánahúzta. Soha nem felejtem el, mit mondott Panyin elvtárs. Nyomatékkal figyelmeztetett:

— A hibát késő akkor kijavitani, amikor már meg kell állni miatta. A hibát meg kell előzni.

Ilyen tüzetes vizsgálat után ment fel Panyin elvtárs a mozdonyra. A mozdonyon első dolga volt, hogy a tüzelőajtón az benézzen a tüzérbe. A lapátot védőpajzsként használva nézte meg azt, hogy a csőtalba behengerelt tüzcsövek nem lazultak-e meg, nincs-e elvállozás a tüzszekrényben.

— Ha erre nem ügyelünk, rengeteg energia elszivárog, kárbavész — mondotta.

Az indulás következett. Panyin elvtárs egy kissé visszafelé engedte a mozdonyt, hogy összenyomja a kocsik rúgóit, azután hirtelen előreváltott és abban a pillanatban sarkig nyitotta a sebességszabályozót, teljes gőzt adott. Az összenyomott rúgók feszitőereje segitette mozgásba hozni az egyes kocsikat és igy az egész szerelvény lassan, simán elindult. A vonat kigördült az állomásról. Ekkor azt mondta Panyin elvtárs:

— Ha szabad a pálya, jó az út és jó a géped, eredj a mozdony számára műszakilag megengedett legnagyobb sebességgel.

Régebben tilos volt állítani a megállapitott menetsebességet, ha szabad is volt az út, vagy alkalmas lett volna nagyobb sebességre a vonat. Panyin elvtárs látogatása óta nem korlátozzák a tehervonatok sebességét.

A túlsúlyos vonatoknál a fékek kezelését illetően azt tanultam meg Panyin elvtárstól, hogy indulás előtt össze kell hivni a fékezőket, meg kell velük beszélni az utat. Figyelembe kell venni az útvonalat, az emelkedőket, a lejtőket és azt, hogy melyik állomáson várható megállás. Figyelmeztetnem kell a fékezőket, hogy gondosan ügyeljenek a mozdony jelzéseire: egyszerre történjék a fékezés. Különben előfordulna ugyanis, hogy egy-egy elhirtelenkedett fékezés következtében szétszakadna a szerelvény. Panyin elvtárs arra is megtanitott: hivjam fel a kocsivezetők figyelmét, hogy



(Pávich Béla rajzai.)

a különböző raksúlyú kocsikat hogyan állitsák össze. Minél erősebb vonórúdja van a kocsinak, annál közelebb kell helyezni a mozdonyhoz, mert ezzel is kisebb a szakadás lehetősége.

Sohasem fogom elfelejteni a két év előtti budapest—miskolci utat. Megtanultam Panyin elvtárstól, hogy szeressem a gépemet, gondozzam, kiméljem, de használjam is ki a teljesitőképességét. Panyin elvtárstól tanultam azt is, hogy nagy gondot fordítsak fütőim oktatására, segitésére.

Én csak egy vagyok Panyin elvtárs és a többi kiváló szovjet mozdonyvezető tanitványai közül. Engem ért az a megtiszteltetés, hogy mozdonyomon elkisérhettem Panyin elvtárst Miskolcig. Szeretném elmondani neki, hogy az ő tanitása, az ő baráti támogatása tette lehetővé, hogy hajlott koromban, 58 éves létemre, elnyertem a büszke sztahanovista cimet.

★

Panyin elvtárs magyarországi látogatása lendületet adott a Sztahanov-mozgalom kifejlesztésének. Az ő és a többi szovjet vasutasok példája nyomán bontakozott ki hazánkban az „500 kilométeres"-mozgalom, a nehézsúlyú vonatok továbbitásának mozgalma, az egyfapátos tüzelési módszer meghonosodása, a mozdonyok megelőző karbantartása mozgalom, melyek mind-mind nagy segitséget nyujtottak ahhoz, hogy a magyar vasut el tudja végezni a rá háruló nehéz feladatokat.

Hogyan hasznosítja a SZOT teljes ülése útmutatását a ferencvárosi pártbizottság és az ÜB

Hétfőn reggel, amikor *Kulicskó* elvtárs, a ferencvárosi fűtőház üzemi bizottsági elnöke kezében a *Szabad Nép* vasárnapi számával, belépett a pártirodára, *Takácsi* elvtárs, a pártbizottság titkára azzal fogadta.

— Tudom, mit akarsz mondoni Kulicskó elvtárs. Meghallgattam a rádióban *Rákosi* elvtársnak a SZOT teljes ülésén elmondott beszédét, vasárnap el is olvastam, most pedig figyelmesen újból átnéztem és aláhúzgáltam benne azokat a részeket, amelyek nekünk szólnak, s amelyeket elsősorban *nekem mint párttitkárnak meg kell szívlelnem.*

Csakugyan, Takácsi elvtárs asztalán ott volt a szétnyitott ujság, sűrűn megjelölve színes ceruzával.

És a két vezető nyomban hozzáfogott annak megbeszéléséhez, *hogyan értékesítsék a SZOT teljes ülésének útmutatását az üzemi bizottság munkájában, miként használják fel az ott elhangzott bírálatot a pártszervezet és az üzemi bizottság együttműködésének megjavítására.*

A szakszervezeti munka megbecsülése

Régi hibák, sérelmek kerültek megbeszélésre. Bizony sűrűn előfordult, különösen a multban, hogy

a pártbizottság nem becsülte meg eléggé a szakszervezeti munkát,

másodrendű szervnek tekintette az üzemi bizottságot, nem vonta be a munkába, vagy olyan dologgal akarta megbízni, ami nem tartozott feladatai közé. Az üzemi bizottság sokszor nélkülözte a pártbizottság segítségét. *Az utóbbi időben lényegesen javult a helyzet, de azért akad még javítanivaló.*

Kulicskó elvtárs így beszél erről:

— *Egyidőben rendszerré vált, hogy a szakszolgálati vezetés egyenruha ügyben, a laktanyai szalmazsákok, vagy mozdonusátor-védőponyva és egyéb hasonló ügyekben hozzáforduló dolgozókat a pártirodára küldte. Már ez maga helytelen volt, hiszen ezek a dolgok a szakvezetésre tartoznak. De hasonlóan helytelen volt, hogy a pártirodáról meg az üzemi bizottságra küldték a panaszosokat, reklamálókat, ahelyett, hogy visszairányították volna őket a szakvezetéshez. Mi minden esetben igyekeztünk segíteni és sokszor sikerült is orvosoltatnunk a panaszokat, de sokszor nem, hiszen az ügy nem tartozott hatáskörünkbe. Ezért ez a dolog a szakszervezet tekintélyének lejáratásához vezetett.*

— *Sérelmes volt nekünk az is: a pártszervezet úgy osztotta be munkáját, hogy a hét minden napját magának foglalta le és nekünk csak a szombatot hagyta. Ez nagyon megnehezítette a szakszervezeti munkát. Sok esetben harciasan kiálltunk a szakszervezeti érdekek mellett, de be kell ismernünk, hogy többször megalkudtunk és jobb meggyőződésünk ellenére meghátráltunk, aminek a szakszervezeti munka látta kárát. Nem tettünk meg mindent az ellen sem, hogy a pártbizottság egyes dolgokban magunkra hagy bennünket. Így például október óta még egyszer sem számoltatott be bennünket a társadalombiztosítási tanács munkájáról, holott legalább minden negyedévben meg kellene ezt tennie.*

— *Megnyugtatásom, hogy a SZOT teljes ülésétől kapott útmutatás alapján valamennyi még meglévő akadály elhárult az együttműködés útjából és még jobban megjavul a helyi pártszervek viszonya az üzemi bizottsággal. A magunk részéről mindent megteszünk ennek érdekében. A viszony megjavításának módozatait és a SZOT teljes üléséből kifolyólag ránkháruló egyéb feladatokat üzemi bizottsági ülésen beszéljük meg.*

Takácsi István párttitkár elvtárs elmondja, hogy az alapszervi titkárokkal titkárt értekezleten már megtárgyalták a SZOT teljes ülésén elhangzottakat. Megállapították, hogy *a pártszervezet segítsége és ellenőrzése bizony jobb lehetett volna az ÜB irányában. Erre a jövőben sokkal nagyobb gondot kell fordítani.*

— Szükséges azonban az is — teszi hozzá Takácsi elvtárs — hogy a szakszervezeti felső vezetés szintén összehangolja munkáját az üzemi pártszervezetekével. Gondolok itt például arra, hogy *Kulicskó* elvtársat a mi megkérdezésünk nélkül viszi el a területi bizottság ötnapos iskolára.

Nyitott szemmel

A miskolci fűtőházban

A miskolci fűtőház élete, fejlődése, — amiről az alábbiakban szeretnék röviden beszámolni — beszédesen tükrözi, hogy a kormányprogramm megjelenése óta eltelt félév milyen kedvező, mélyreható változásokat hozott a fűtőház életében s ugyanakkor megmutatja azt is, milyen problémák várnak mielőbbi megoldásra.

A fűtőház, amelyet a fasiszta hordák a második világháborúban földig leromboltak, a három- és ötéves terv időszakában teljesen újjászületett. *Ujjáépítették a magas szénteret, a négyszög- és körfűtőházat, a mozdonyjavító- és esztergaműhelyt, s az üzemet a legkorszerűbb szerszámgépekkel, mozdonyfordítóval, fényszórótornyokkal szerelték fel.* Államunk hatalmas összeget fordított az üzem korszerűsítésére, így a fűtőház zavartalanul el tudja látni a rohamosan fejlődő borsodi szén- és iparvidék szállítási feladatait.

A termelés céljait szolgáló építések közben azonban megfeledkeztek arról, amiért a szocialista társadalomban minden történik: *az emberről.* Az egyetlen jelentősebb szociális beruházás egy 18 személyes mosdóhelyiség volt, amely azonban egyáltalán nem elégítette ki a dolgozók igényeit.

Joggal hangoztatták a dolgozók, hogy az ország egyetlen üzemében sincsenek olyan elhanyagolt szociális körülmények, mint a miskolci fűtőházban. Legfőképpen ez volt az oka a nagyarányú munkaerőhullámzásnak és a gyakori munkáshiánynak.

Érthető tehát, hogy pártunk határozatainak és a kormányprogrammnak megjelenése hatalmas lelkesedést váltott ki dolgozóinkból. Az azóta eltelt idő bebizonyította, hogy várakozásukban nem csalódtak.

A kormányprogramm eddigi eredményei: ebédlő, gőzfűtés, mosdó és laktanya-bővítés

Nézzük meg, milyen eredményeket ért el az üzem a kormányprogramm megvalósításában s mennyire javultak a dolgozók szociális körülményei. Azelőtt a mozdonyfiókműhelyben a dolgozók állva fogyasztották el ebédjüket, még ebédidő alatt sem tudtak pihenni. A kormányprogramm megjelenése óta *tágas ebédlő épült* a dolgozók számára. Azelőtt a műhelyek, üzemrészek fűtésével semmit sem törődtek. A több mint 200 méter hosszú körfűtőházban mindössze két kályha volt üzemben. Ezért fordult elő tömegével meghűléses megbetegedés. Senki sem figyelt arra, hogy a kifizetett táppénzekből az egész épületsort fűthették volna. Ma már *központi fűtés* ontja a meleget.

A multban a széntéri dolgozók kénytelenek voltak kormosan, piszkosan hazamenni, mert nem volt megfelelő mosdójuk. Ma már *korszerű mosdó, melegvíz, zuhanyozó* áll a dolgozók rendelkezésére. A régi vontatási laktanyában mindössze öt ágy volt. Ma már 26 ágy várja a dolgozókat. Az irodahelyiségeket is bővítették, *megszüntették a túlzsufoltságot,* ezenkívül minden dolgozót megfelelő *védőruhával* láttak el.

Ezek az eredmények meggyőzték a fűtőház dolgozóit arról, hogy kormányunk programmja napról napra mind előbb valósággá válik. Az eredmények azonban még nem jelentik azt, hogy már nem kell harcolni a kormányprogramm további megvalósításáért. Vannak még tennivalók.

Mit kívánnak még a miskolci fűtőház dolgozói

A dolgozók jogosan kérik a *fürdő bővítését,* azonban az üzem vezetősége, valamint az üzemi bizottság eddig hasztalan fordult a miskolci igazgatóság II. osztályához. Az illetékesek nem hajlandók tudomásul venni, hogy a tisztálkodási lehetőség a dolgozók legelemibb joga. Fokozottan áll ez a rendkívül szennyező munkát végző vontatási dolgozókra, akiknél a fürdés és mosakodás hiánya miatt gyakori az olajmérgezés és bőrfertőzés.

Ugyancsak mielőbbi megoldást kell találni a WC-k kérdésében is, mert a fűtőház 1200 dolgozója részére mindössze három WC van s ebből is egy állandóan használhatatlan. A többi WC műszaki megoldása is rossz. Az illetékesek pénzhiányra hivatkoznak, de hallgatnak arról a felháborító pazarlásról, amit a rossz műszaki megoldású WC-k kéthetenkénti tisztítása jelent. Vegyék végre tudomásul az illetékesek, hogy *nem a dolgozók egészségének rovására kell takarékoskodni.*

Nem hivatkozhat pénzhiányra az igazgatóság II. osztálya a négyszög- és körfűtőház megvetemedett vaskapuinak megjavítása esetében sem. Kárbavész a korszerű gőzfűtés, ha a hatalmas vaskapukat nem lehet becsukni. Igen sürgős lenne *az ebédlő bővítése is,* valamint egy korszerűen berendezett *elsősegélynyujtó hely* létesítése.

A szociális igények mellett kielégítetlen kulturális igényei is vannak a miskolci fűtőház dolgozóinak. Megfelelő, barátságos *kultúrotthont* szeretnének,

Ezek azok a kérdések, amelyek a kormányprogramm elhangzása óta a termelés mellett minden fűtőházi dolgozót foglalkoztatnak. A miskolci fűtőház dolgozói maguk is keményen harcoltak a kormányprogramm feladatainak megvalósításáért és harcolnak a jövőben is, mert érzik, hogy ennek gyümölcseit ők is napról napra élvezik.

Vasutasbecsület

A hófödte, szikrázó tájon nincs semmi, amin megpihenhetne a szem. A kerekek kattogása is elvész a vastag, fehér hangfogóban. Csak a mozdony dohogása hallatszik a mély csendességben. Az ilyen utakon — egyedül a szürke éggel, a fehér tájjal — ki ne lenne hajlamos arra hogy az egész világon egyedülvalónak érezze magát? És bizony, a multban vajjon törődött-e valaki azzal, milyen küzdelmet vív az ember a természettel? Maradt-e nyoma egyszerű vasutasok, mozdonyvezetők, fűtők, váltókőrök, vonalőrök, pályafenntartási dolgozók, forgalmisták önfeláldozó helytállásának? Nem. Éppen így hiába keresnénk az egyszerű vasutas dolgozók megbecsüléséről akár néhányoros hírecskét is a mai nyugati sajtóban, pedig az ottani vasutasokat is kemény próbára tette a tél.

Mennyire más érzésekkel indulnak távoli útjaikra a mi vasutasaink akik annál inkább tapasztalhatták, mennyire nincsenek egyedül az időjárás viszontagságaival, a faggyal, a hóviharral vívott küzdelmükben, minél keményebb harcra kényszerültek. Azt mondhatnánk, minden egyes vasutast elkísért útjára népünk együttérző szeretete, milliók figyelték a jelentéseket a vasútvonalak helyzetéről — olyanok, akiknek nem volt szándékukban az utazás, de akik jól tudják, hogy az ország egészséges vérkeringése ezekhez a hideg acélpályákhoz tapad. És a vasutasok nagy küzdelme, hősi munkája, amely győzelmet aratott és arat a kemény időjárásokozta nehézségeken, pártunk őszinte elismerését is kivívta. „Derék bányászaink, hős vasutasaink ezekben a hetekben számtalan tanújelét adták helytállásuknak és áldozatos munkájukkal mutatták meg, hogy legyőznek minden akadályt, amikor a szocializmus építéséről van szó" — mondotta Rákosi Mátyás elvtárs a Szakszervezetek Országos Tanácsa teljes ülésén.

Pártunk megbecsülésének, szeretetének hangja nyilatkozott meg a „Szabad Nép" február 8-án megjelent vezércikkében is, a „Vasutasbecsület"-ben, amely az elismerés zászlalját hajtotta meg a vasutas hősök előtt s ugyanakkor rámutatott azokra a nagy feladatokra, amelyek az idő enyhülése után is várnak a vasutas dolgozókra.

Vasutas dolgozóink a dolgozó nép, pártunk és kormányunk feléjük sugárzó szeretetéért egyemberként akarnak köszönetet mondani. Úgy, hogy a jövőben is méltóak legyenek a megbecsülésre: jó munkával. Harcukat a zord időjárással csak azért tudták eredményesen megvívni, mert erőt adott a tudat: nincsenek egyedül. A vasutasbecsület szép, tiszta fényét az öntudat, a nép iránti felelősségérzet tette a nehéz téli időben még ragyogóbbá — s a további jó munkán múlik, hogy ez a fény, ez a hősi munkával és helytállással megszerzett dicsfény árnyalatnyival se homályosuljon el. A vasutasbecsület, amely már eddig is legyőzte a telet, a fagyot, a hóvihart, a további nagy feladatok megoldására is lelkesít, s ehhez fokozottan erőt ad az, hogy valamennyi vasutas érzi: munkáját, helytállását pártunk, kormányunk, egész népünk együttérző figyelme, őszinte bizalma és hálája kíséri.

Biztosítsuk az élő- és romló küldemények soronkívüli továbbítását

A makacs tél keményen próbára teszi a kereskedelmi szakszolgálat dolgozóit is. A vontatási és forgalmi nehézségek miatt naponta meglehetősen sok kocsi marad beállítatlanul és kirakatlanul. A kereskedelmi szolgálat dolgozói csökkenthetik ennek a helyzetnek káros következményeit munkájuk jó megszervezésével. *Különösen fontos szerep jut itt az áruirányítóknak.*

Az áruirányító szervezet legfőbb feladata most a szállítható felekkel való kapcsolat minél szorosabbra fűzése. Mindenképpen el kell érnie, hogy a szállítható vállalatok szorosan kihasználják az igazgatóságoknak, illetve az állomásoknak kiadott kocsikeretszámot. Az áruirányítók feladata a szállítás gyors megszervezése az üres kocsi megérkezésétől kezdve. Az üres kocsi rendelkezésre bocsátásának pontos idejéről halaszthatatlanul értesíteniök kell a feleket, a feladott küldemények vonatbasorozását a forgalmi szolgálattal együttesen állandóan szorgalmazniok kell és minden eszközzel elő kell segíteniök a gyors továbbítást. Arra is különös figyelmet kell fordítani, hogy *pontosan értesítsék a fogadó vállalatokat a kocsik kirakásra való rendelkezésre bocsátásáról.* Ha a vállalat nem rendelkezik kirakó munkaerővel, *az áruirányító intézkedjen a kocsik mielőbbi gyors kirakásáról.*

Az állomási kereskedelmi szolgálat dolgozóinak a továbbítási nehézségek ellenére mindenképpen el kell érniök, hogy jó munkájukkal elősegítsék *napi 9—10.000 kocsi megrakását.* A szállítható felekkel és a forgalmi szolgálattal együtt úgy kell megszervezniök a ki- és berakást, hogy *a berakott és üres kocsik a legrövidebb állomási tartózkodás után a legelső alkalmas vonattal rendeltetési helyükre jussanak.*

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, mennyire fontos, hogy *a romlandó és élő küldeményeknek soronkívüli továbbítást biztosítsunk* és ezzel elejét vegyük, hogy fennakadás következzék be az élelmiszerellátásban. A kereskedelmi szolgálat dolgozóinak itt megint csak a forgalmi és a vontatási dolgozókkal kell összefogniok és azokon a helyeken, ahol a hóakadályok, vagy egyéb téli nehézségek zavart okoznak, *segélyútirányon* és *külön menetben* kell továbbítaniok az élő és romlandó küldeményeket.

MUNKÁNKAT MEGKÖNNYÍTI, ÉLETÜNKET SZEBBÉ TESZI A KORMÁNYPROGRAMM







A Szakszervezetek Országos Tanácsának 1954 február 6-i teljes ülésén Rákosi Mátyás elvtárs felszólalásában hangsúlyozta: „A szakszervezetek soronlévő feladata az új szakaszban főleg a dolgozók anyagi, szociális és kulturális helyzetének további javítása". Pártunk az eddiginél fokozottabban ad meg minden támogatást, minden segítséget ahhoz, hogy a szakszervezetek a munka rájuk eső részét minél sikeresebben elvégezhessék. Amikor a szakszervezet nem feledkezik meg arról, hogy a dolgozók életszínvonala emelésének elengedhetetlen alapfeltétele a termelés fokozása, a terv teljesítése és túlteljesítése — a párt irányításával, a szakvezetéssel karöltve mindent elkövet, hogy a vasutas dolgozók munka- és életkörülményeit javítsa. A kormányprogramm lehetővé teszi, hogy dolgozóink hosszú törlesztéssel családiházat építsenek. Első képünk a kislakásépítés keretében felépítendő egyik családi házat mutatja be. Különös gonddal fordulnak a szakszervezeti szervek a dolgozók munkakörülményeinek javítása felé. Középső képünkön egy kereskedelmi főnökség épületét látjuk. Harmadik képünk a szombathelyi napköziotthon- és bölcsőde épületét mutatja be. Ebben az esztendőben sok úi bölcsőde és napköziotthon épül a kormányprogramm nyomán. Dolgozóink ennek az esztendőnek a végén boldogan jelenthetik ki: „Munkánkat valóban megkönnyítette, életünket szebbé tette a kormányprogramm".

Az erős, edzett vasutasifjúságért!



A vasutas sport fellendítése, erős, edzett vasutas ifjúság nevelése szempontjából nagyjelentőségű sportértekezletet tartott a Vasutpolitikai Főosztály Ifjúsági Alosztálya. Az értekezleten megjelent DISZ-vezetők, valamint az ország számos Lokomotív sportköreinek elnökei hosszas, tartalmas vita után feltárták azokat a hibákat, melyek eddig gátolták, hogy a DISZ tevékeny részese legyen a sportélet megjavításának, hogy a Lokomotív sportkörök elősegítsék a DISZ-fiatalok nevelését.

A vasutas sport hatalmas fejlődést tett meg az első, 1900-ban alakult „Törekvés" sportegyesülettől — a tízezreket megmozgató „Lokomotív" sportkörökig, melyek ma már élsportolók százait, számos olimpiai és világbajnokot neveltek népi demokráciánk dicsőségére. Az elért eredmények további fokozása csak úgy lehetséges, ha a DISZ többet törődik a sporttal, vasutas fiatalok ezreit mozgósítja aktív sportéletre.

A felszólaló elvtársak igyekeztek feltárni azokat a nehézségeket, melyek gátolják a sportkörök és DISZ-szervezetek együttműködését.

Igen helyesen állapította meg több felszólaló, hogy a sportkörök gyengesége abban rejlik:

nem tekintik a sportot a nevelés eszközének,

és bár a sportoló fiatalok jelentős száma DISZ-tag, a DISZ nevelő munkája mégsem érvényesül kellően a sportkörökben. Ez legtöbb esetben a helyi DISZ-szervezetek munkájának gyengeségét is tükrözi.

Andrási Béla elvtárs (Szolnoki Lokomotív) mondotta: *„Sportkörünkben a fiatalok többsége DISZ-tag. De azt is meg kell mondani, hogy ebben nem sok szerepe van a járműjavító DISZ-szervezetének. A fiatalokat pusztán a sport iránti érdeklődés hozta közénk, nem segített hozzá a DISZ felvilágosító, agitációs munkája."*

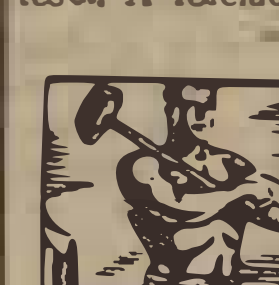
A Kőbányai Lokomotívot képviselő elvtárs is arról beszélt, hogy a DISZ-szervezet nem segíti kellően a sportolók kollektívájának kialakítását. Ennek a sportkörnek komoly hagyományai vannak. Nemrég rendezték meg a sportkör alapító tagjainak és első versenyzőinek összejövetelét. Százötvenen jöttek el idős megöregedett sportolók. *Maróti József*, az egykori többszörös válogatott például betegen is elvitette magát az értekezletre. Nagyszerű sportbarátság fejlődött ki azok között, akik még az 1900-as években sportoltak az egyesületben. A DISZ-szervezetnek lenne feladata, hogy ilyen mély klubszeretetre, forró sportbarátságra nevelje a vasúti sportoló fiataljait.

Többen állapították meg, hogy a DISZ-fiatalok nagyobb tömegű bevonásának hiányaiért a sportkör elnökségét is felelősség terheli. Többek között erről beszélt *Honti György* elvtárs is. Több helyen csak azokra fordítanak gondot, akik mint versenyzők is számításba jöhetnek és nem törődnek azzal, hogy fiatalok ezrei szeretnének játékból, pihenésből sportolni. Ilyen hibás nézetek miatt történik meg az, hogy a sportkörök vezetői nem is igénylik a DISZ-segítségét. Pedig a játékos sportversenyek és az MHK számos tehetséges fiatalt hoznak felszínre, akikből kellő foglalkozás után jó versenyzőket is lehet nevelni.

A számos elhangzott javaslat közül különösen figyelemreméltóak azok, melyek elősegítik, hogy a DISZ tevékenyen belefolyjon a sportkörök munkájának fellendítésébe. *Rónai* elvtárs (Rákospalotai Lokomotív) javasolta, hogy üzemek, műhelyrészlegek között rendezzenek sportversenyeket, ahol a nem aktív sportolóknak lehetőségük lenne a testedzésre. Igen helyes volt az a javaslat is, hogy szervezzen a DISZ „ki az üzem (műhely) legjobb futója, úszója, dobója stb" — versenyt

Az ilyen szervezések számos fiatalt vonnának be a sportolók közé. Helyes lenne ha a DISZ-vezetőségek napirendre tűznék az üzem sporthelyzetének megvitatását, feltárnák a meglévő hibákat és a sportkör-elnökségekkel közösen megkeresnék a kijavítás módját. Szükséges lenne, hogy a faliujságok népszerűsítsék a legjobb sportolókat és a DISZ jutalmazza azokat, akik szívvel-lélekkel törekednek nagyobb sporteredményekre.

Az értekezlet végezetül megszabta a feladatokat: 1. tovább kell fokozni a testnevelés és sport tömegalapjának kiszélesítését. A főfeladat továbbra is az MHK próbákra való mozgósítás. Fel kell készíteni a vasutas fiatalokat az 1954-ben megtartandó Szpartakiád versenyekre, valamint a vasutas sportnaptárban kiírt versenyekre. 2. Adjon a DISZ a sportköröknek nagyobb segítséget úgy is, hogy mozgósítsa a fiatalokat a súlyponti sportágakra. 3. Fokozni kell a DISZ-szervezetek befolyását a sportkörökbe. Harcoljon a DISZ-szervezet a sportkörök vezetésében jelentkező bürokratizmus ellen. Érje el, hogy elnöksége félévenkint számoljon be végzett munkájáról a sportolók előtt. A DISZ és a sportkör-elnökség közösen harcoljon a sportszerűtlen magatartás ellen. 4. A DISZ és a sportkör-elnökség közösen nyujtson elvtársi segítséget a falusi sportköröknek, tartsanak bemutató-jellegű sportmérkőzéseket, vállalják egy-egy falusi sportkör patronálását.



Vasutasok a gépállomásokon

A MÁV Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV budapesti központja is csatlakozott a gépállomás-patronálási mozgalomhoz. A Vasanyagjavító a hevesmegyei *Tarnaszentmiklós* gépállomását patronálja. A vállalat február 1-én két kiváló dolgozóját, *Magyar József* villamoshegesztőt és *Hohl István* esztergályost küldte el Tarnaszentmiklósra.

A napokban levél érkezett a gépállomásról a Vasanyagjavítóhoz. *Szigeti Gábor*, a gépállomás vezető mezőgazdásza a többi között a következőket írja a levélben:

„A patronáló vállalattól nálunk tarózkodó két elvtárs már eddig is komoly szakmai és politikai segítséget nyujtott. Különösen értékes részünkre a gépek beállításánál végzett alapos és szakszerű munkájuk. Komoly, szerény magatartásuk nagy nevelőhatással volt. Úgy a műhelyben, mint esténként a brigádszállásokon vállalatunk dolgozóival a problémákat megbeszélték és a nehézségeket úgy politikailag, mint gazdaságilag igyekeztek nemcsak megmagyarázni, hanem meg is oldani. A patronáló vállalat nemcsak a gépállomásnak, hanem a hozzánk tartozó terület gazdasági képének kialakításához is sokban hozzájárult azzal, hogy ilyen példamutató elvtársakat küldött. Mi továbbra is kérjük ennek a szép és értékes munkának a folytatását."

A Vasanyagjavító eleget tesz a kérésnek és fokozza a tarnaszentmiklósiaknak nyujtott segítséget, mert a napokban *Szabó András, Mihály György* és *Kerék János* személyében három lakatost, *Krajcár István* személyében pedig asztalost is küld a gépállomásra.

A *Szegedi Felépítményi- és Vasanyagjavító* sem marad el a segítségnyujtásban a budapesti központtól. A szegediek a csongrádmegyei *Batida* és *Óföldeák* gépállomását patronálják. Február 1. óta *Vajai Rezső* és *Schelezni Sándor* műszaki vezetők irányításával két brigád dolgozik Batidán és Óföldeákon.

★

Nemrég az *Északi Járműjavító*, a *Landler Művek* és a *Miskolci Járműjavító* is bekapcsolódott a mozgalomba, így most már *valamennyi vasúti főműhely patronál nem is egy, hanem több — összesen 16 gépállomást.*

A patronáló üzemek és a patronált gépállomások, illetve megyei gépjavító vállalatok a következők:

Szolnoki Járműjavító: Berettyóújfalu, Biharkeresztes, Püspökladány, Szolnokmegyei Gépjavító Vállalat.

Miskolci Járműjavító: Taktaharkány.

Debreceni Járműjavító: Debrecen, Hajdúhadház.

Északi Járműjavító: Polgár, Zsáka, Hosszúpályi.

Landler Jenő Járműjavító: Hajdunánás, Hajduszoboszló.

„Az elismerésből látjuk: nem hiábavalók erőfeszítéseink"

Nagyon jóleső érzéssel olvastuk február 8-án a „Szabad Nép" rólunk, vasutasokról szóló vezércikkét. Úgy éreztük, az egész dolgozó nép fordult felénk a cikk soraiban szeretetével, megbecsülésével. Őszintén bevalljuk, jól esik nekünk ez az elismerés, mert úgy vagyunk vele, hogy a bírálatból tanulunk, az elismerésből új erőt merítünk.

Az elismerésből látjuk, hogy nem hiábavalók erőfeszítéseink, küzdelmünk a hóval, a hóakadályokkal, amikor 50—60—100 méteres behavazott pályarészeknek kellett teljes sebességgel nekivágnunk, hogy átjussunk rajta. El lehet képzelni, milyen munkát jelentett ez a fűtőknek, akik nem győzték a tüzet tisztítani, amellett feszítővassal szétdarabolni a nagy hidegben összefagyott havat, szenet a szerkocsiban.

Jól esik az elismerés, hiszen munkánk megbecsülését látjuk benne, amilyenre a multban nem is gondolhattunk. Én 1940 óta vagyok mozdonyvezető s emlékszem, hasonló kemény tél volt 1941—42 tele. De bizony hiába lapoznánk fel az akkori újságokat, nyomát sem találnánk bennük az egyszerű vasutasok dicséretének. Ezért sokszorosan tudjuk méltányolni, mit jelent most összeforrottságunk az egész dolgozó néppel és mit jelent, hogy pártunk ilyen szeretetteljes gonddal fordul felénk.

Arról szeretnénk még beszélni levelünkben, hogy az idei télnek minden viszontagsága ellenére haszna is volt: igen sokat javult az együttműködés a szakszolgálatok között. A vontatás, a pályafenntartás, a forgalom vállvetve küzdött a nehézségek legyőzéséért, s az, hogy eddig győzedelmeskedtünk a tél felett, ennek a jó együttműködésnek a gyümölcse. Ha ezt a jó összhangot meg tudjuk őrizni, sőt még szilárdabbá tudjuk tenni, a tavaszi nagy szállítási feladatoknak is könyebben tudunk megfelelni.

Hálánkat és köszönetünket pártunk és népünk bizalmáért, megbecsüléséért azzal igyekszünk viszonozni, hogy a pártkongresszusra új felajánlásokkal készülünk. A mi mozdonybrigádunk a 328—612-es gépen felajánlotta, hogy a kongresszusig minden hónapban az előző havihoz képest 2—2 százalékos arányban csökkenti a szénfogyasztást, hiánylatmentes vonattovábbítást biztosít, az önköltséget 1.5 százalékkal csökkenti.

Szabári Bertalan
sztahanovista
mozdonyvezető
Koczkás István
Barna Miklós
fűtők, Hámán Kató
fűtőház.

ÜTKÖZŐ

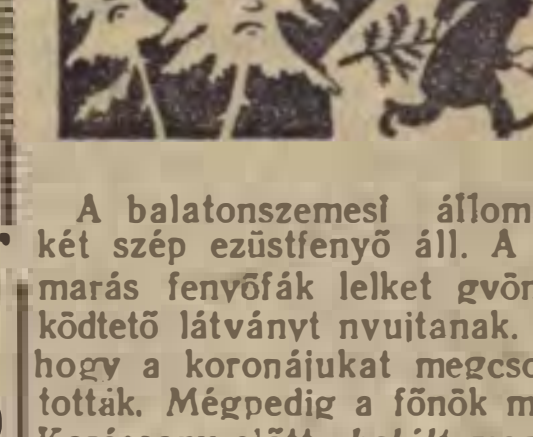
Világrekord



A hajdunánási állomásfőnökség levelet kapott a MÁV debreceni főorvosi hivataltól. A levél felszólítja a hajdunánásiakat, hogy haladéktalanul fizessenek be számlájukra 8, azaz nyolc fillért. Nem tévedés. Nyolc fillérről van szó. A mentőfelszerelés egyik elveszett tartozékának, egy biztosítótűnek ellenértékéről.

Túlzás nélkül állíthatjuk: a bürokrácia néven ismert népszerű sportágban új világcsúcs született. Bürokrata legyen a talpán, aki ezt a rekordot megdönti.

Mit susog az ezüstfenyő



A balatonszemesi állomáson két szép ezüstfenyő áll. A zúzmarás fenyőfák lelket gyönyörködtető látványt nyujtanak. Kár, hogy a koronájukat megcsonkították. Mégpedig a főnök maga. Karácsony előtt *„halált megvető bátorsággal"* mászott fel a fákra és lefűrészelte a tetejüket. A főnök azóta is naponta többször találkozik megcsonkított áldozataival, akik néma gyűlölettel nézik. Hogy mit gondolnak róla, arról jobb nem is beszélni.

„Szép összeg"

Nogula István, a Déli-fűtőház irodavezetője Tárnok állomáson sintörést fedezett fel. Lelkiismeretesen eljárt, értesítette az illetékeseket és éberségével emberéleteket, a népvagyon milliós értékeit mentette meg. Szolgálati főnöksége jutalomra terjesztette fel a budapesti igazgatósághoz. A jutalom, ha fél éves késéssel is, de megérkezett. 25, azaz huszonöt kemény forint jutalom emberéletek, milliós értékek megmentéséért. Hajmeresztő! Még jó, hogy nem húzták deresre és anélkül kapta meg a *„huszonötöt"*.

KÉRDEZZ — Felelünk rá

Lapunk legutóbbi számában e rovatban már foglalkoztunk a munkaszüneti napokon készenléti szolgálatra, vagy munkára berendelt dolgozók bérezésével, valamint az anyasági segély kérdésével. Újabb érdeklődésekre most már több oldalról megvilágítva adjuk meg a választ.

A készenlétre berendelt dolgozók díjazását a Munka Törvénykönyve szabályozza és nem tesz különbséget a munkanapokon, heti pihenőnapokon, vagy a munkaszüneti napokon végzett készenléti szolgálat között. A dolgozóknak készenlétben eltöltött idejük minden órájára átlagkeresetük

a) lakáson eltöltött készenlét esetén 20 százalékát,

b) munkahelyen eltöltött készenlét esetén 50 százalékát,

c) a szolgálati helyen lakó dolgozónak a lakásban eltöltött készenlét esetén 10 százalékát kell megkapniok.

A készenléti díj nem pótlékolható. Ha a dolgozóknak a készenléti szolgálat ideje alatt munkát kell végezniök, a munkában eltöltött időre nem készenléti díj, hanem munkabér jár.

Ha órabéres dolgozó végez munkát munkaszüneti napon és darabbérben dolgozik, megkapja a kiérdemelt darabbért, ha időbérben dolgozik, a teljesített munkaóráira a személyi besorolása szerinti időbért kell kifizetni. Ezenfelül a munkaszüneti nap díjazását még külön kapja meg.

Ha havibéres dolgozó végez munkát munkaszüneti napon, részére kizárólag a pótléknélküli túlóradíj jár. Munkaszüneti nap díjazása címén külön díjazás nem kaphat, mert havi bére a munkaszüneti nap díjazását úgyis magában foglalja.

Az anyasági segély jogosultságát az alábbi feltételek határozzák meg:

1. Dolgozó nő akkor jogosult anyasági segélyre, ha két éven belül legalább kilenchavi társadalombiztosítási tagsági ideje van.

2. Ha a biztosított csak hathavi tagsági időt tud felmutatni, az anyasági segély csak fele összegben folyósítható.

3. Amennyiben azonban a biztosított igazolja, hogy legalább háromszor terhességi orvosi vizsgálaton vett részt, felemelt összegű anyasági segélyt kap.

4. Nem dolgozó feleség szülése esetén az 1. és 2. pontban leírtakat a férjre kell alkalmazni.

Hajnali történet

Kemény éjszakai hidegben ment a vasúti töltésen. Irgalmatlan északi szél söpört végig a tájon. Szorosabbra húzta bundáját és a fejébe nyomta kucsmáját. A bunda gallérját vastag dér vonta be. Bajuszán és szemöldökén a pára jéggé keményedett. A széltől űzött porhó úgy fúrta magát az arcába, mint ezernyi darázscsípés. Kutya zord idő — gondolta és mormogott valamit hozzá, talán káromkodás volt. Így könnyebben is bírja az ember. Kis lámpáját felemelte, igazított valamit rajta. Biztató, meleg kis fényecske, tűz a hideg hajnalon.

Az ilyen idő ugyancsak próbára teszi az embert. Különösen éjjeli vonalbejárás közben. Nem kis dolog éjfél után két órától a havat taposni, a pályát figyelni és mérőléccel a hóvastagságot méregetni, — ahol hozzáfér az ember. Ahol nem fér hozzá: elő a lapátot, ösvényt vágni, a hómagasságot feljegyezni és így tovább, előre a két-három kilométeres pályaszakaszon, küszködve a széllel, hideggel. Pedig ezt csinálta éjfél után Benda János. Útja végére ért már. Még egyszer megnézte lámpáját, most egyetlen barátját, egyedüli jóakaróját. Mert az idő igazán nem az. Előkotorta jó öreg óráját, fél ötöt mutatott. Végére ért a szakaszának, visszafordult.



Most már szaporázta a lépéseit, húzta a meleg őrház is. No még három kilométer, majd felmelegszik egy kicsit, azután haza.

Gondolatban máris otthon volt. Ugyan mit csinálnak odahaza? Dunyha alatt alszanak az apróságok, jó helyen vannak, az anyjuk meg vigyáz rájuk. Szenük, fájuk van elég, nem fáznak. Ebben az istenítelen időben jól esett a melegre és a kedveskékre gondolni. Így könnyebben is rótta a talpfákat. Gondolatai otthon voltak, szeme pedig a sötétbenyúló, hidegtől feszülő síneken. Kis lámpájának fénye ott táncolt köztük, hol az egyiket, hol a másikat világította meg. Olyan helyre ért, ahol a szél elhordta a havat. A síneken alig egy-két centis hó lehetett. Szép sima hó, mint a fehér bársony. De egy helyen a hó mintha borzas volna. Fehér bársonya megszakadt. — Ugyan mi lehet? — Menetközben a lapátját végigtolta rajta. A lapát éle megkoccant. Lehajolt, lámpájával odavilágított. Lehúzta kesztyűjét és izgatottan tapogatta meg a sínt. A bunda alatt is hideg futott végig a hátán. Ez bizony nyilt sintörés. Meleghullám öntötte el, mert a gyorsvonat jutott eszébe: — ötkor indul a közeli állomásról a pesti gyors, most pedig mindjárt háromnegyed öt. Csak egy pillanatig tétovázott. Első dolga volt, hogy a sintörés helyét mindkét irányba fedezze. Majd nekiiramodott a pesti vonat irányában. A hóesés elállt, de az északi szél erősödött, oldalba kapta. Benda János futott, ahogy lába csak bírta. Néhányszor felbukott, de újabb rohamra lendült. Szinte maga előtt érezte a gyorsvonatot. Az őrház ablakán kisugárzó gyenge fény már ott táncolt előtte — no még néhányszáz méter. Melle zihált lába reszketett, de előre... Fogait összeszorítva rohant. Még egy pár ugrás és kirántotta az őrház ajtaját.

— Gyorsan értesítsd az állomást... sintörés... a 287—88-as szelvényben... a pesti gyorsot ne menesszék — lihegte a térközőrnek. — Futok... őrzöm a törés helyét — és máris rohant vissza.

Maga mögött még hallotta a négyszer négy harangütést, a „veszély" jelzéseket. Kissé megnyugodott. — De hátha nem sikerült az értesítés. Az újabb bizonytalanság érzése megduplázta erejét. Kucsmáját lekapta és nagy ugrásokkal falta a métereket. Több mint egy kilométer volt még előtte.

Egyszercsak két lámpa fénye tűnt fel. A füle mellett süvöltő szélben mintha már hallaná is az ütemes gépzajt. Megállt a pálya közepén és lámpáját maga előtt körbeforgatva próbálta a vonatot leinteni. — A pályát figyelő mozdonyvezetőnek meg kell látni a fényjelet. — Agyában a veszély valósággá növekedett, már szinte látta az egymásra tornyosuló vasúti kocsikat és hallotta az utasok jajveszékelését. De a két fénypont mindjobban közeledett. Most már előrefutva, kétségbeesetten forgatta a lámpáját és ahogy a száján kifért, harsogta: — Állj!



Állj! Sintörés! — és rohant tovább, amennyire erejéből telt. Alig bírta már lélegzettel. A két lámpa még mindig közelgett. De nem adta fel a reményt. — Sikerülnie kell. A vonatnak meg kell állnia... — és tovább adta a „megállj" jelzéseket. A két fénypont már az elsőnek letett durrantyú távolságában volt. Majd egy fordulónál eltűnt. Akkor látta, hogy tévedett. Nem a vonat volt. A töltés melletti országúton szembejövő teherautó fényszórója tévesztette meg... Míg ez történt, ezalatt az állomáson a forgalmi szolgálattevő a veszély elhárítására intézkedett.

Benda János kimerülten, izzadt üstökét törölgetve ült le a törött sínre.

— Csúnyán megtréfált az a két lámpa — mormogott magában és felszabadultan sóhajtott fel. — De rosszabbul is sikerülhetett volna.

Távoli berregést hozott feléje a szél, majd két fénypont villant elő. Felállt, felemelte lámpáját és megforgatta néhányszor. Nem a vonat volt. Azt visszatartották. Motoros jármű jött pályamunkásokkal. Előkerültek a szerszámok és az ideiglenes sínkötés rövidesen elkészült. A munka után Benda János fáradtan, de jól végzett munka örömével tért vissza a vágánykocsin az állomásra.

A pesti gyors akkor gördült ki és tovatűnő zárlámpájának melegpiros fénye barátságosan hunyorgatott vissza Benda Jánosra.

Téri Ferenc

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 szám. — Telefon 228—805 428—332, üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány
— Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM — ÁRA 40 FILLÉR — 1954 FEBRUAR 20.



A MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet a kormányprogramm végrehajtása során egyre fejlődik és a dolgozók ezreinek nyújt gyógyulást. (Kovács István rajza)

Szakszervezetünk feladatai a SZOT teljes ülése után

A Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége február 13-i ülésén megtárgyalta azokat a feladatokat, amelyek a szakszervezetre várnak a népgazdaság 1954. évi terve végrehajtásában. A SZOT teljes ülése útmutatásai alapján tárgyalták a dolgozók anyagi, szociális és kulturális helyzete további javításának feladatait is. A központi vezetőség beszámolóját *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke tartotta.

Bevezetőben értékelte a legutóbbi ülés óta eltelt öt hónap eredményeit, elsősorban az üzemi bizottságok választásának munkáját, mely eredményesnek mondható. A szakszervezeti funkciókban növekedett a műszaki értelmiségiek, a nődolgozók és a fiatalok száma is. Azonban a választások munkája mellett háttérbe szorult a dolgozók anyagi és szociális problémáival való foglalkozás, valamint a munkaverseny szervezése.

Az eltelt öt hónap eredményei közé tartozik, hogy megjavult a pártszervezetekkel való kapcsolat, jobban kialakult az üzemi bizottságoknál a kollektív vezetés. A vasút eredményesen segítette a népgazdasági terv végrehajtását, 12.7 százalékkal növekedett az áruszállítás, fél nappal rövidebb lett a kocsiforduló. Az eredmények nyomán számos állomás, fűtőház, járműjavító nyerte el az élüzem címet.

Ahhoz, hogy a szakszervezet újabb eredményeket érjen el, szükséges, hogy a funkcionáriusok még többet tartózkodjanak a dolgozók között, ismerjék meg ügyes-bajos dolgaikat. A szakszervezet felvilágosító munkája mozgósítson *a minőség megjavítására, a takarékosságra — elsősorban szén és energia terén — a gépek jobb kihasználására, a mezőgazdaság segítésére.* Elsőrendű feladat, hogy a rossz időjárás miatt megrekedt árumennyiséget mielőbb rendeltetési helyére juttassuk, mert máskép veszélyeztetve van a kongresszusi verseny sikere. Ehhez meg kell javítani a vasút munkáját. A teherforgalomban el kell érni a napi több mint 10.000 kocsi megrakását.

Gáspár elvtárs a továbbiakban ismertette *Rákosi Mátyás* elvtárs szavait, amelyekkel elismerését fejezte ki a hős vasutasoknak. Majd beszélt az új vasutas hősökről, a vasút feladatairól a szénbányák segítésében, valamint arról a nagyjelentőségű mozgalomról, amellyel a vasút dolgozói segítik a mezőgazdaság, elsősorban a gépállomások munkáját.

Ezután a szakszervezet munkavédelmi és szociális munkájáról, a szabadságolási terv végrehajtásáról, majd a balesetek megelőzéséért folytatott harc eredményeiről számolt be. A beszámoló hangsúlyozta azokat az eredményeket, melyeket a dolgozók étkeztetése terén, napközik és bölcsődék munkájának megjavításánál elértek. Nyomatékosan kiemelte: *„A munkavédelmi beruházást, elsőrendű beruházásnak kell tekinteni... Minden területen fel kell lépni azok ellen, akik a dolgozók életszínvonalának emelésére vonatkozó határozatot csak lassan, vagy egyáltalán nem hajtják végre.“*

A beszámoló feltárta az üzemi orvosi hálózat terén található hibákat és foglalkozott a dolgozók üdültetésével, a kultmunkával, végezetül pedig a Munka Törvénykönyvvel és a kollektív szerződésekkel.

Az 1954. évi népgazdasági terv végrehajtásának segítését és a szakszervezet szociális és kulturális feladatait a következőkben határozták meg:

1. A szakszervezetnek nagyobb figyelmet kell fordítani a szén- és energiatakarékosságra, a gépek jobb karbantartására és kihasználására. El kell érni a napi több mint 10.000 kocsi megrakását és továbbítását. Jobban kell segíteni a bányászok munkáját, biztosítani kell vagonszükségletüket. Jobbá és eredményesebbé kell tenni a mezőgazdaság segítését.

2. Meg kell javítani a szocialista munkaverseny szervezését és irányítását. A verseny középpontjába kell állítani a menetrendszerűséget, a várótermek és kocsik tisztántartását, a balesetmentességet, valamint a minőséget, az anyag- és energiatakarékosságot.

3. Teljes erővel kell segíteni az MDP III. kongresszusa tiszteletére kibontakozó szocialista munkaversenyt. Szélesíteni kell a Sztahanov-mozgalmat. Tovább kell fokozni a dolgozók életkörülményeinek megjavítását.

4. Őrködjön a szakszervezet azon, hogy sehol, semilyen formában meg ne sértsék a dolgozóknak a Munka Törvénykönyvben és kollektív szerződésben biztosított jogait és maradéktalanul valósítsák meg az üzemek abban vállalt kötelezettségeiket.

5. Napról napra állandóan ellenőrizni kell a munkavédelmi és egészségügyi beruházásokat és biztosítani kell, hogy a munkabiztonságra vonatkozó rendeleteket és szabályokat betartsák.

6. A dolgozók egészségének védelmét kell középpontba állítani a társadalombiztosításban és az üdülésben.

7. Jellemezze a kulturális nevelőmunkát a szocialista igényesség, a törekvés a dolgozók jobb szórakoztatására és nevelésére.

A téli forgalomban vasutas becsülettel álltunk helyt — mondotta *Gáspár* elvtárs a továbbiakban — vasutas hőseink nevét megismerték szerte az országban. Vasutasaink munkája legyőzte a téli időjárás minden nehézségét és ezzel kivívták dolgozó népünk megbecsülését.

A szakszervezet ereje a párt vezetésében rejlik. Elő kell segíteni, hogy megjavuljon a kapcsolat a párttal és a dolgozók széles tömegével. Ha szakszervezetünk teljesíti a párt és a SZOT harmadik teljes ülése által elénk tárt feladatokat, akkor megfelelünk annak a várakozásnak, melyet elvár tőlünk egész népünk.

A beszámolóhoz számosan szóltak hozzá. A felszólalók egy része kiegészítette a beszámolót, mások — igen helyesen — bírálták a Vasutasok Szakszervezetének munkáját, feltárták a központi vezetőség és saját munkájuk fogyatékosságait. A legtöbb hozzászóló a dolgozókról való fokozottabb gondoskodásról beszélt.

Rácz elvtárs — a szakszervezet társadalombiztosítási osztályának vezetője — elmondotta, hogy az üzemi és területi bizottságok nem nevelik eléggé a dolgozókat a védőételek és eszközök felhasználására. Sokan emiatt nem látják azok jelentőségét egészségük védelmében. Számos dolgozó — az üzemi bizottságok hibájából — nem kapta meg az előírt védőruhákat és ez több helyen fokozott megbetegedéshez vezetett. Az üzemi orvosok nem kutatják a megbetegedések okát, s emiatt háttérbe szorul a betegségek megelőzése. A szakszervezetnek — mondotta — a jövőben ezekre a kérdésekre sokkal nagyobb figyelmet kell fordítania.

Kulicskó Lajos elvtárs (ferencvárosi fűtőház) alátámasztotta azt a tényt, hogy az üzemi bizottságok még nem élnek eléggé a dolgozók között, gyakran irodából próbálják megoldani feladataikat. Ez a hiba a központ hiányosságából is adódik. A beszámolót bírálva, arra hívta fel a figyelmet, hogy erről a beszámoló nem beszélt. Elmondotta, hogy a szociális beruházások elvégzését még gyakran gátolja a szervezetlenség és a bürokratizmus. Például a részükre kiutalt egy vagon anyagot — melyet a Központi Szertártól kaptak — egy heti keresés után, Hegyeshalmon találták meg!

Petővári elvtárs (Landler Járműjavító) arról beszélt, hogy a feladatokat csak akkor tudják végrehajtani, ha az aktívák tömegét vonják be a munkába és politikailag kellően felkészítik azokat a feladatokra. Hangsúlyozta, hogy a munkaverseny eredményességében nagyfontosságú az elfekvő anyagok felkutatása, mely segíti a meglévő anyaghiány megoldását.

Gellért (Debreceni Járműjavító) és *Kvassai* (a Vasúti Főosztály munkavédelmi csoportjának vezetője) elvtársak és még többen mások beszéltek a munkafegyelem megszilárdításának fontosságáról, a védőruhákkal való ellátottság terén fennálló nehézségekről.

Surmann elvtárs (Északi Járműjavító) elmondotta, hogy ők hogyan biztosították minden dolgozó számára a védőruhát: *„Idejében gondoltunk arra, hogy a dolgozóknak biztosítani kell a védőruhát. Amikor láttuk, hogy külső szervek nem tudják igényeinket kielégíteni — magunk láttunk hozzá. Vettünk anyagot, s egy szabó hozzákezdett dolgozni. Elfogyott a vatta. Személyesen mentem el a vattagyárba, elmondtam problémáinkat és kaptam vattát is elegendőt. A kollektív szerződésben 100 vattaruhát vállaltunk — és a dolgozók 400 darabot kaptak! Az egész azon múlott, hogy idejében gondoltunk arra: tél lesz...“*

Nagyon fontos kérdésről, az energiatakarékosságról beszélt *Krajcsovicz* elvtárs (KPM) Megállapította, hogy a vasútnál tág lehetőség van az energiatakarékosságra. Például a mozdonyoknál a szénmennyiség fele akkor ég el, amikor állnak, nem visznek terhet. Elmondotta, hogy számos szovjet energiatakarékossági módszer áll a vasút rendelkezésére — melyet eddig nem használtak fel. Javasolta, hogy a vasút legjobb szakemberei tanulmányozzák ezt a kérdést.

A vitában még felszólaltak *Molnár István* (Északi Járműjavító), *Kádár János* (Debreceni ter. biz.), *Batta* elvtárs (Szolnoki Járműjavító), *Gábor József* (Hámán Kató fth.), *Molnárné* (Győr állomás), *Rutkovszki Antal* (Miskolc ter. biz.), *Kókay Sándorné* (Vasutas Szakszervezet), *Balda István* (Békéscsaba fth.), *Nagy Ilona* (Dombóvár fth.), *Pozsgai Kálmán* (Pécs ter. biz.), *Höttinger József* (Szombathely ter. biz.), *Bán István* (Budapest ter. biz.), majd Gáspár elvtárs adott választ a hozzászólásokra. Ezután a központi vezetőség ülése határozatot fogadott el, majd rátértek néhány bejelentés megtárgyalására.

ELŐRE A KONGRESSZUSI VERSENY SIKERÉÉRT!

– A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének közleménye –

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége üdvözli az üzemek, gépállomások, termelőszövetkezetek, állami gazdaságok dolgozóinak és az egyénileg gazdálkodó parasztoknak azon kezdeményezését, hogy a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusa tiszteletére munkaversenyfelajánlásokat tesznek.

A dolgozók kezdeményezése hatalmas új erőforrásokat tár fel, amelyek nagy mértékben segítik pártunk politikáját, a dolgozó nép életszínvonalának fokozatos és állandó emelését.

A kongresszus tiszteletére tett munkafelajánlások hiven tükrözik egész dolgozó népünk mélységes bizalmát és szeretetét pártunk iránt. Kifejezésre juttatják a párt és a dolgozó nép szétválaszthatatlan egységét és összeforrottságát. Kifejezői pártunk politikája helyességének, népünk odaadásának a szocializmus építése, a béke megvédése, a haza ügye iránt.

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége az országos munkaversenyben első, második és harmadik helyet elérő üzemek számára három kongresszusi zászlót ajánl fel. Szolgáljanak e zászlók a kongresszusi munkaverseny hatalmas emelőjeként, serkentsék dolgozó népünket újabb, az eddigieknél még nagyszerűbb termelési eredmények elérésére.

Előre a kongresszusi munkaverseny sikeréért!

Előre a Központi Vezetőség zászlainak elnyeréséért!

A MAGYAR DOLGOZOK PÁRTJA KÖZPONTI VEZETŐSÉGE

Hétszázalékos árammegtakarítási felajánlás a miskolci fűtőházban

A *miskolci fűtőház* dolgozói az elsők között ismerték fel, hogy a rendelkezésükre álló energiamennyiség túllépése zavarokat okozhat az áramellátásban és megkárosítja a népgazdaságot. Ezért a fűtőház villamosműhelyének művezetői és villamosfelvigyázói, *Oláh Béla, Kozák Pál, Kovács Bertalan, Varhanyecszki Dezső, Brückner József* elvtársak és *Emődi Sámuel* villanyszerelő a pártkongresszus tiszteletére felajánlották, hogy körzeteikben hétszázalékkal csökkentik az áramfogyasztást. Elhatározták: Miskolc-személypályaudvaron, Miskolc-rendezőn és az ezekhez tartozó villamosfelvigyázói körzetekben *személyesen ellenőrzik*, hogy a külső térmegvilágító nagyfényű lámpák felgyújtása, eloltása abban az időben történjék, amikor arra valóban szükség van.

A műszakiakkal egyetértésben megszervezték, hogy a miskolci állomás és a fűtőház valamennyi helyiségében *egy egy felelős személy gondoskodjék a lámpák időbeni eloltásáról.*

A miskolci kezdeményezés arra vár, hogy az ország valamennyi fűtőházában, valamennyi szolgálati helyén felkarolják és kiszélesítsék.

Debrecen állomás kereskedelmi dolgozói a szállítási munka minőségének javításáért

Debrecen állomás kereskedelmi dolgozói megvitatták, hogyan tudnák a szállítási munkát megjavítani. A pártkongresszus tiszteletére elhatározták, hogy azokat az üzemeket, amelyek az őszi forgalom idején nem tudták teljesíteni az előírt rakodási időt, kocsikihasználást, a darabárukiküldeményeket pedig helytelenül csomagolták és a fuvarleveleket rosszul töltötték ki — sorra felkeresik és szaktanácsokkal látják el a munka helyes végzésére vonatkozólag. Azon üzemek felett pedig, ahol ezek a hibák a legsűrűbben előfordulnak, védnökséget vállalnak. Eddig tizenegy vállalat patronálását vállalták el, hogy megjavítsák a szállítási munka minőségét.

Várpalota állomás dolgozóinak válasza a nagylengyeli olajbányászok felhívására

Várpalota állomás dolgozói olvasták a *„Szocialista vasútért“* február 3-i számában a nagylengyeli olajbányászok felhívását, amelyben arra kérték a vasutas dolgozókat, hogy a nyersolaj folyamatos elszállításához állandóan biztosítsanak 350 tartánykocsit és hatnapos kocsifordulót. Örömmel határozták el, hogy magukévá teszik a nagylengyeliek kérését és a pártkongresszus tiszteletére megfogadták, azzal válaszolnak a felhívásra, hogy a *péti gyártelepre irányuló nyersolajkiildeményeket két órán belül a gyártelepre kiállítják, a visszatérő üres tartánykocsikat pedig a kiürítés után irányvonattal azonnal továbbítják a megrakó állomásra.*

Ezzel az olajbányászok által kért hatnapos kocsifordulót igyekeznek még hat napnál is lejjebb szorítani. Így hozzásegítik őket, hogy a III. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaikat túlteljesíthessék.

Közép- és kisszolgálati helyek a kongresszusi versenyben

Az MDP III. kongresszusa tiszteletére kezdeményezett versenyből a közép- és kisszolgálati helyek dolgozói is szép felajánlásokkal veszik ki részüket.

Eger állomás dolgozói a kongresszus tiszteletére versenyre léptek a miskolci igazgatóság valamennyi állomásával. Az állomás dolgozóinak vállalásai máris szép teljesítményeket eredményeztek. A dolgozók február első tíz napjában kitűnő eredményeket értek el: elegytovábbítási tervüket 119, átlagos terhelési tervüket 105, tolatási tervüket 119 százalékra teljesítették. A munkás-, személy- és tehervonati késéseket minimálisra csökkentették.

Kazincbarcika állomáson is szép eredményekkel dicsekedhetnek a dolgozók. Kövér Lászlóné külsős forgalmi szolgálattevő például a kocsitartózkodásban vállalt 115 százalékát 134 százalékra teljesítette. *Joó Miklós* szolgálatvezető váltóőr 98 százalékos vállalásával szemben 102 százalékra teljesítette a vonatforgalmi tervet, *Kovács Sámuel* és *Kovács Lajos* tolatásvezetők 110 százalékos vállalásukat a kocsimozdításban 114 százalékra teljesítették. *Gáspár Jenő* rendelkező forgalmi szolgálattevő az elegytovábbításban 95 százalékos vállalásával szemben 103 százalékos eredményt ért el.

Okány állomás dolgozói vállalták, hogy a tehervonatok tartózkodásának rendességét az eddig elért 98 százalékról 105 százalékra emelik. A kocsik kihasználását 70 százalékról 80 százalékra fokozzák.

A *torbágyi villamosvonalfelügyelőség* dolgozói terven felül vállalták, hogy minőségi munkával *Budapest-Kelenföld* állomáson elvégzik egy 42 méter hosszú, erősen sérült iránysodrony kicserélését. Ugyanitt kicserélnek egy sérült kapcsolóegységet, a Kelenföld és Budapest-Ferencváros közötti fázishatárnál pedig ugyancsak kicserélnek egy átívelt kapcsolóegységet.

Kocsilakatosok kongresszusi felajánlása



Bérczesi Il. Ferenc és Herbst Mihály kocsilakatosok a teherkocsik minőségi javítására tettek felajánlást, továbbá vállalták, hogy 38 drb KZ-kocsi raksúlyemelésére tett vállalásukat 45 drb-ra teljesítik. (Kovács G. felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Hogyan készülök a Párttörténet VI. fejezet előadására

Az Északi Járműjavító ÜV. pártbizottságának megbízásából az SZKP története I évfolyamának egyik iskoláját vezetem. Megtisztelő feladat számomra a Szovjetunió Kommunista Pártja történetének tanítása, amely gazdag tapasztalatokat ad szocializmust építő munkánkhoz. Éppen ezért minden előadásra nagy gonddal készülök.

Most a párttörténet VI. fejezetéből tartok előadást. Arra törekszem, hogy

előadásomat egy főgondolat köré tömörítsem.

Ezen belül akarom megmagyarázni az anyag legfontosabb elvi problémáit, amelyet az útmutató mellett az SZKP 50. évfordulójára kiadott tézisek 11 pontja is felvet. Ilyen például az imperialista háborúk elkerülhetetlenségének lenini tétele és általában a háború és béke kérdése, melynél meg kell magyarázni a háborúk okait, eredetét. Felkészülésemhez a megadott irodalmak mellett nagy

segítséget ad a „Propagandista" c. folyóirat.

Ennek 1953. 11—12 számából átolvastam *Horváth* elvtársnak a háború eredetéről szóló cikkét, amely leleplezi az imperializmus és lakájaik népbutító elméleteit, majd áttanulmányoztam *Vértes* elvtárs cikkét („Emeljük a párttörténeti szemináriumok színvonalát"), amely komoly módszerbeli segítséget ad előadásom elkészítéséhez.

A VI. fejezet megtárgyalásánál legfontosabbnak tartom megértetni azt, hogy az imperializmus bukása és a szocializmus győzelme törvényszerű. A hallgatóimmal való rendszeres foglalkozás, konzultálás során meggyőződtem arról, hogy a II. Internacionálé vezetőinek opportunizmusával nincsenek az elvtársak tisztába. Ezért a főkérdésen belül az árulók magatartását, háborúhoz való hozzáállásukat is be fogom mutatni — szembe állítva velük az orosz

kommunisták következetességét,

akik az első világháború idején egyedül maradtak hűek a marxizmus-leninizmushoz. Az elvi tételek jobb megértése érdekében beépítem előadásomba az Útmutatóban közölt magyar vonatkozású téziseket is.

Előadásomat úgy építem fel, hogy az

könnyen érthető, világos,

lehetőleg jól tagolt és könnyen jegyzetelhető legyen. Az előadás végén levonom az anyag legfontosabb tanulságait mai *békeharcunkhoz*. Ehhez rendkívül nagy segítséget ad a *„Szabad Nép"* rendszeres tanulmányozása.

Hallgatóim egyéni tanulását azzal is elősegítem, hogy előadás közben hivatkozok arra, hogy az irodalom melyik részéből bővíthetik ki az egyes elvi problémák könnyebb megértésére jegyzeteiket.

Dombrádi Károly
propagandista.

A pártvezetőségválasztás HÍREI ☆

A Landler Jenő Járműjavító ÜV MDP I. alapszervezetének taggyűlésén az aktivitás a taggyűlés vége felé már erősen csökkent. Amikor a küldöttek jelölésére és a szavazásra került sor, gépiessé vált a taggyűlés és minden bírálat, vita mellőzésével fogadták el a javaslatokat. Kétségtelen az, hogy a jelölőlistára becsületes, jól dolgozó elvtársak kerültek, de ez mégsem mentesíti a kommunistákat attól, hogy a küldötteket megfelelően megvizsgálják s csak utána szavazzanak. A küldöttek fontos feladatot fognak a közeljövőben elvégezni. Résztvesznek a felsőbb pártszerv pártértekezletén s könnyen lehet, hogy valamelyikük a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusán fogja képviselni a pártszervezetet. Éppen ezért a küldöttek megválasztása ugyanolyan gondos és körültekintő munkát követel, mint a pártvezetőség tagjainak kiválasztása.

Színvonalas, tartalmas vita után fogadták el a határozati javaslatot a Szolnoki Fűtőház III. és a Cinkota I. MDP alapszervezetekben. A határozati javaslat vitájánál látni lehetett, hogy milyen helyesen járt el a pártvezetőség, amikor a taggyűlés előkészítésénél pártcsoportértekezleteken az elvtársak tudomására hozta a határozati javaslatot és így alkalmuk volt azokat megvitatni a pártcsoportoknak és a tagság gondosan tudott felkészülni a taggyűlés ezzel kapcsolatos vitájára.

★

A debreceni fűtőház III. alapszervezete és Záhony építésvezetőség alapszervezetének vezetőségválasztó taggyűlése igen helyesen a párt belső ügyei mellett sokat foglalkozott a termelés kérdéseivel is. A taggyűlésen népszerűsítették azokat az elvtársakat, akik az MDP III. kongresszusára tett munkavállalásaik végrehajtásában már komoly eredményeket értek el.

PÁRTHÍR

Értesítjük a pártszervezeteket, a pártoktatásban résztvevő elvtársakat, hogy a Vasútpolitikai Főosztály és az Igazgatóságok Politikai Osztályai mellett „Elméleti Tanácsok" alakultak. Az elvtársak bármely vitás elméleti kérdésnél forduljanak az „Elméleti Tanácshoz."

Kérjük az elvtársakat, hogy a kérdéseket tartalmazó leveleiket a Politikai Osztályok címére küldjék és borítékon tüntessék fel, hogy „Elméleti Tanács" részére. Az írásban feltett kérdésekre az „Elméleti Tanács" 10 napon belül megküldi a választ.

Elméleti tanácsadási ügyelet:

Budapesten minden szerdán 17-től 18 óráig (Budapesti MÁV Igazgatóság, Kerepesi-út 3 sz.) Debrecenben minden pénteken 17-től 19 óráig. Szegeden minden szerdán 17-től 19 óráig, Miskolcon minden pénteken 14-től 18 óráig, Szombathelyen minden szerdán 16-tól 18 óráig, Pécsett mindennap a propaganda alosztályon.

Kérjük az elvtársakat, hogy az Elméleti Tanácsot keressék fel személyesen az ügyeleti idő alatt, ahol az elvtársak szóbeli kérdéseikre lehetőleg azonnal választ kapnak.

Vasútpolitikai Főosztály Agit.-Prop. Osztálya.

NEMZETKÖZI hírek

ROMÁNIA

Ünnepségek a román vasutasok napján

Február 16-án volt a 21-ik évfordulója azoknak a harcoknak, amelyeket a román vasutasok és olajmunkások a szabadságért és a nemzeti függetlenségért, a fasizmus és a háború ellen vívtak. A grivicai vasutasok 1933 februári hősi harcának évfordulója emlékére a Román Népköztársaság kormánya február 16-át a *vasutasok napjává* avatta.

A nevezetes évforduló alkalmából a román Vasuti Dolgozók Szakszervezetének Központi bizottsága és a Vasútügyi Minisztérium nagygyűlést rendezett a bukaresti Vasutasok Színházában. A nagygyűlésen *I. Diaconescu* elvtárs, vasútügyi miniszter tartott beszédet.

A román főváros és a nagyobb vidéki városok üzemeiben, hivatalaiban és tanintézeteiben előadások és gyűlések keretében emlékeztek meg a dicső 1933-as grivicai eseményekről. A gyűléseken felszólaltak a román munkásosztály februári hősi harcainak részvevői.

OLASZORSZÁG

Törvénytervezet a vasutasok és közalkalmazottak sztrájkjogának korlátozásáról

A reakciós olasz kormány mindent elkövet, hogy megakadályozza a legutóbbi hatalmas sztrájkhoz hasonló sztrájkok kibontakozását. Az olasz minisztertanács törvénytervezetet fogadott el a közszolgáltatási dolgozók és a közalkalmazottak, (idetartoznak a vasutasok is, akiknek a sztrájkja indította el az emlékezetes nagy sztrájkot) sztrájkjogának korlátozásáról. A jelentések szerint a törvénytervezet különösen két súlyos rendelkezést tartalmaz: az egyik rendelkezés lényegében eltörli a dolgozók sztrájkjogát, egy másik pedig olyan jogkörrel akarja felruházni a kormányt, hogy beleavatkozhassék a szakszervezeti ügyekbe is.

Levélváltás szovjet és magyar vasutasok között a magyar-szovjet barátság hónapja alkalmából

A magyar-szovjet barátság hónapja alkalmából Budapest-Józsefvárosi pályaudvar vasutasai kedves levelet kaptak a Szovjetunióból. A levelet *Archipov* és *Lucskov* élenjáró szovjet vasutasok írták *Temesvári Henriknek*, a józsefvárosi pályaudvar sztahanovista forgalmi szolgálattevőjének és *Aszódi József* sztahanovista kocsimesternek. A két sztahanovista kezdeményezésére honosodott meg, szovjet tapasztalatok alapján, hazánkban elsőként a józsefvárosi állomáson *a megállásnélküli lökéssorozatos tolatási módszer.* Ennek a módszernek az úttörői a Szovjetunióban *Archipov* és *Lucskov* elvtársak voltak. Munkamódszerük leírását mintegy két évvel ezelőtt küldték el a magyar vasutasoknak. Azóta már hazánkban is sikerrel alkalmazzák a siktolatásnál és egyre jobb eredményeket érnek el segítségével.

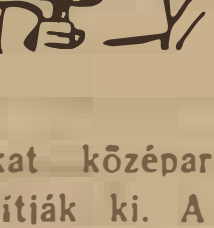
A most érkezett levélben a szovjet siktolatási módszer kezdeményezői válaszolnak az *Aszódi kocsirendező-brigád* korábban írt soraira és *szeretetteljes jókívánságaikat küldik a magyar vasutasoknak a magyar-szovjet barátság hónapja alkalmából.* A levélben újabb hasznos útmutatásokat és tanácsokat adnak ahhoz, hogy Józsefvárosban és a többi vasútállomáson az eddiginél is eredményesebben alkalmazzák a siktolatás szovjet módszerét.

A józsefvárosi pályaudvar *Aszódi-brigádja* csütörtökön, a magyar-szovjet barátsági hónap megnyitásának napján küldte el válaszát *Archipov* és *Lucskov* elvtársnak. A levélben meleg szavakkal emlékeznek meg arról a készséges és önzetlen segítségről, amelyet a kiváló szovjet vasutasok már eddig is nyujtottak a magyar vasutasoknak munkájuk eredményesebbé tételéhez. A továbbiakban a brigád köszönetét fejezi ki az újabb útmutatásokért és tanácsokért. Majd arról számol be, hogy az elmult év folyamán 18 másik pályaudvar vasutasai voltak tapasztalatcserén a józsefvárosi állomáson, hogy saját állomásukon is bevezessék a Józsefvárosban kitűnően bevált szovjet siktolatási módszert. Elmondják a levélben azt is, hogy a brigád tagjai később 38 vasútállomáson mutatták be a helyszínen a megállásnélküli lökéssorozatos kocsirendezést az ott dolgozó siktolató brigádoknak. Így *ma már hazánkban 57 olyan pályaudvar van — a józsefvárosit is beleszámítva — ahol a szerelvény rendezésénél az Archipov és Lucskov-féle siktolatást alkalmazzák.*

Az *Aszódi-brigád* leveléből kitűnik, hogy a szovjet módszer nyomán a szerelvények rendezésére fordított időt a korábbihoz viszonyítva átlag *15—20 perccel csökkentették.* Ez azt eredményezte, hogy az állomással kapcsolatban álló iparteleptek kirakó helyeire *hamarább jutnak el a küldemények és ezáltal gyorsul a kocsiforduló is.* Másik igen jelentős eredménye a szovjet módszer bevezetésének, hogy *a szénbányák részére a régebbi napi 50 üres vagon helyett ma már átlag 100—120 kocsit tud biztosítani az állomás.*

— Ezeknél az eredményeknél azonban nem állunk meg — hangzik a levél befejező része *— hanem a most kezdődő barátsági hónap során és a pártkongresszus tiszteletére arra törekszünk, hogy a szovjet elvtársak újabb értékes tapasztalatai felhasználásával állandóan növeljük teljesítményünket. Elhatároztuk, hogy a kocsitartózkodási időt 12.8 óráról 12.5 órára szorítjuk le. A tehervonatok terhelését az előíráshoz viszonyítva átlag 20 tonnával emeljük.*

Vasutasaink segítik A SAJÓVÖLGYI BÁNYÁSZOKAT



Az ország szeme a bányákon van most és azokon a vasútállomásokon, ahonnan a szenet az ország különböző részeibe indítják. *Sajószentpéter* állomás dolgozói tisztában vannak ezzel, ezért a III. pártkongresszus tiszteletére a sajóvölgyi bányaüzemek dolgozóival együtt olyan munkafelajánlást tettek, amelyek nagymértékben elősegítik a bányászok munkáját. Az *állomás dolgozói vállalták a bányák grafikonos rendszerű és szükség esetén rendkívüli kiszolgálását* úgy, hogy a megrendelt kocsik 50 százalékát a reggeli műszak megkezdéséig, azaz 6 óráig, a többi kocsit 20 óráig az ipartelepekre kiállítják. Vállalták továbbá, hogy az exportszállítások ütemes rakodása érdekében az idegen kocsikat és a MÁV kocsikat középarányosan elosztva állítják ki. A bányaüzemek dolgozói vállalták az ötnapos berakási munkarend betartását és azt, hogy a kongresszusi verseny eredményeként jelentkező többtermelésről az állomást időben értesítik, hogy az igényelt kocsikat mindig megkaphassák.

A TAVASZ ÜZENETE

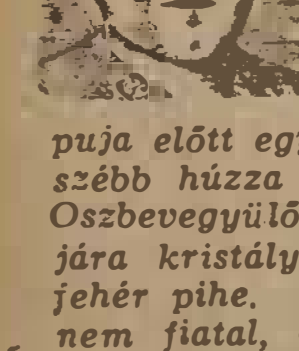
A vasúti töltéseket még vastag hó fedi, a pályafenntartási dolgozók még a vágányokra hullott hó és a sínekre fagyott jég eltávolításával vannak elfoglalva, de már készülnek a tavaszi fenntartási és felújítási munkákra.

A tavasz üzenetét hozza a terézvárosi pályafenntartási főnökség dolgozóinak kongresszusi vállalása is. A dolgozók az 1954. évi tavaszi talpfacserékkel kapcsolatban a kongresszus tiszteletére vállalták: a talpfa jelöléseket olyan gonddal és körültekintéssel végzik el, hogy a mult évben végzett százalékos jelölést 2.8 százalékra csökkentik. A többi között vállalták még, hogy Ujpest és Lajosmizse állomásokon a salakdeponálást külön költség nélkül olyan módon végzik el, hogy ezzel bővítik az állomásuk raktetrületét, ami megkönnyíti a kereskedelmi szolgálat munkáját.

A párt piros virága volt...

A párt piros virága volt
Nyomorral, kínnal úgy dacolt
Mint árnyékkal a nap.
Ahová küldte őt a párt
Mint kölykét védő farkas állt
Mely holtig küzd, harap!

(Zólyomi Erzsébet)



1927... Hideg szél söpör végig a Markó-utcán, maga előtt kergetve a hópelyheket. A gyüjtőfogház komor kapuja előtt egy nő fázósan összébb húzza vékony kabátját. Őszbevegyülő, fiúsra nyírt hajára kristályként rakodik a fehér pihe. Az asszony már nem fiatal, 43 éves, azonban vonásait nézve idősebbnek látszik ötvennél, viszont szemének tüze, melegsége fiatalosan bizakodó, derűs. Háta kicsit görnyedt, megviselte a börtön, melynek kapuján épp az előbb lépett ki. A hóhérok kegyetlen vallatása összezúzta testét. Kínzói hegre ütötték sebet — de a szívét nem tudták megtörni, az szilárdan kommunista maradt.

A cella rácsát csak néhány perce távolította el a nemzetközi proletariátus elszánt tiltakozása, a világ minden tájáról érkező levelek és táviratok ereje. Veszélyben forgott Hámán Kató élete. Megrendült egészsége, tovább már nem bírta volna a szürke, napfényt soha nem látott falakat. A proletariátus tiltakozására néhány hét egészségügyi „szabadságot" kapott. De Kató nem egészségét féltette — a párt ügye, a mozgalom sorsa és jövője foglalkoztatta gondolatait. Elindult a Vilmos császár-út felé.

Este illegális találkozón vett részt és már másnap hiába várta beteg testét az ágy — vonaton robogott Sopron felé, hogy eleget tegyen pártmegbízatásának: felvegye a kapcsolatot a bécsbe emigrált Landler elvtárssal.

Soprontól Bécs nem nagy távolság, ha útlevél lapul a zsebben, ha az utas „ajánlólevelét" nem a gyüjtőfogház állította ki. Hámán Kató előtt nem nyíltak meg a határsorompók, az ő útja másfelé vezetett: erdőkön, rejtett csapásokon, szakadékokon keresztül.

Fogvacogtató hidegben indult el kísérőjével, elvtársával. A láz pirosra festette arcát, vékony cipőjében hólé tocsogott. Testét át meg átjárta a hideg, de ajka néma, panasztalan maradt. A két embert körülölelte fagyos markával a tél, fátylat terített rájuk a sötétség. Az erdő, mely védte őket, nem volt barátságos házigazda. Alattomosan gáncsot vetettek a szerteszét szaladó hó alatt lapuló gyökerek, rejtett buktatók. Kerítést fontak eléjük a csonttá fagyott ágak, szakadékok hólepte völgyei marasztalták őket hideg ölelésükkel. Ilyen uton elég megküzdeni magával a természettel, de órájuk más veszély is leselkedett — a határőrök, a Horthy-kopók hada.

Ezért választották a legnehezebb, mintegy 20 kilométeres útszakaszt, olyant, melyet a határt jól ismerő csempészek is elkerülték. Nálánál erősebb testalkatú embereket is legyőzött volna ezen az uton — a természet. De ő eljutott Bécsbe. És ez nem gyenge, beteg testének érdeme — a szíve vitte őt. A tudat, hogy a párt megbízatását teljesíti. Az aggódás a népért és legjobb fiaiért, a kommunistákért, akiknek egyrésze börtönben vívja harcát, mások rettenthetetlenül, illegálisan szervezik a szebb életért folyó küzdelmet. Az elvtársak utasításra várnak, az újabb feladatokra, melyek megismeréséért Katót küldte a párt. Bécs ódon házai közül eljutott az útmutatás a magyar kommunistákhoz. Hámán Kató juttatta el legyöngülten, betegen. Bécs felé menet megfázott, még betegebb lett, és mégis vállalta, megtette az útat visszafelé is. Nem, nincs nagyobb erő az emberi öntudatnál, a nép iránti hűségnél, a kommunista hazaszeretetnél. Ezért nem tudta a kommunistákat megtörni a börtön, megfélemlíteni a kötél, árulóvá tenni a golyó.

★

Hámán Kató szívében a párt iránti hűség és szeretet egyet jelentett az ember, a dolgozók szeretetével. Ha egy elvtársnak segítségre volt szüksége, Hámán Katóra mindig számíthatott. Pedig jómaga is nehéz sorban élt. Hányszor volt úgy reggel, hogy nem tudta, este milyen étel jut a tányérjára. És hányszor feküdt le este üres gyomorral, tudván, hogy a reggel sem hoz változást. Egyszer — amikor éppen szabadlábon volt — hosszú koplalás után végre alkalmi munkához jutott — mosni hívták. Ott állt a teknőnél, a pára és a gőz övezte ruha fölé görnyedő hátát. Kopogtattak... Egy asszony lépett be, mezítláb, rongyos szoknyában. Szolnokról jött — gyalog. Száz kilométert tett meg ősszel, cuppogó sárban, hogy hírt hozzon egy letartóztatott elvtársról. Néhány perc mulva egyedül maradt a teknő, mosatlanul a ruha — Hámán Kató elment, hogy továbbítsa az üzenetet. Aznap megint alig evett, hisz az el nem végzett munkáért nem jár fizetség. De valahol a külvárosban, egy nyomorúságos munkásszállásra, néhány percre letelepedett a boldogság — üzenet jött a letartóztatott férfitől.

Ilyen embereket csak a párt tud nevelni, ilyen nemes acéllá csak a munkásmozgalom kohója edz. Egyszer Hámán elvtársnőtől megkérdezték, hogyan bírja a sok nélkülözést és szenvedést. Válasza rövid volt.

— Minden áldozat kevés ahhoz, hogy egyszer majd, mint a Tanács-Magyarország élharcosai zarándokolhassunk el Lenin sírjához.

Soha egy pillanatra sem szürkült el szívében az a biztos tudat, hogy Magyarország a dolgozó nép hazája lesz. De ő nem érhette meg a felszabadulást, nem zarándokolhatott Lenin sírjához. 1934-ben ismét letartóztatták — tizedszer. Csendőrök puskatusa ütötte testét, kopók csizmái tiporták mellét, mely oly nemes szívet takart... Vallatás közben összezúzták máját és veséjét, de áruló szó mégsem hagyta el ajkát. Sérüléseivel kórházba került és két évi szenvedés után, 1936-ban, 52 éves korában meghalt.

Példás emberi nagysága előtt még ellenségei is kénytelenek voltak fejet hajtani. Kórházi ápolója, egy apácafőnöknő mondotta:

— Soha nem láttam még embert, aki szenvedéseit ilyen nyugodtan és türelemmel viselte volna. Ugy hitt és bízott az eszmében, mint Krisztus apostolai.

Koporsóját elvtársai állották körül, a párt búcsúztatta hős leányát, aki annyira szerette az életet, a szabadságot, hogy a legdrágábbat — életét adta érte.

(—kiza—)

Biztosítani kell az ÜB legszorosabb együttműködését a pártbizottsággal és a szakvezetéssel

Az *Északi Járműjavító* OV üzemi szervezeteinek nagyaktíva értekezlete február 18-án megtárgyalta a SZOT III. teljes ülésének a szakszervezetek soron lévő feladataira, az 1954. évi terv végrehajtására vonatkozó határozatát és azokat a tennivalókat, amelyek a határozatból kifolyólag a helyi üzemi szervekre hárulnak. Az értekezleten a SZOT képviseletében megjelent *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke. A vállalatvezetőséget *Vass Ede* műszaki igazgató képviselte.

Surmann Imre elvtárs, üzemi bizottsági elnök beszámolójában rámutatott, hogy a párthatározatok és a kormányprogramm végrehajtása az elmult félév alatt az Északi Járműjavítóban is a dolgozókról való fokozott gondoskodásban, a munkakörülmények megjavulásában, ennek eredményeként a termelés emelésében éreztette hatását. Hangsúlyozta, hogy a párt és a kormány gondoskodására a dolgozóknak a munkafegyelem megszilárditásával kell válaszolnok. Ezen a téren még komoly hibák vannak. *A szakszervezeti funkcionáriusok egyik fő feladatuknak tartsák a munkafegyelem megszilárditásának elősegitését. A versenylendület fokozására irányuló politikai felvilágositómunka tegyen másik fontos feladatuk.* Magyarázzák meg a dolgozóknak, hogy a *vasutasbecsület,* amelyért a párt központi lapja, a *„Szabad Nép"* is kifejezte elismerését a vasutas dolgozóknak, amellyel az Északi Járműjavító dolgozói olyan jól helytálltak a téli nehézségek közepette, hogy az anyag-, valamint az energiaellátási nehézségek ellenére másodszor vitták ki az élüzem címet, továbbra is kötelezi őket.

Hogy a vasutasbecsület ezután se szenvedjen csorbát, a SZOT-határozat értelmében az Északi Járműjavitóban is *biztositani kell az üzemi bizottság legszorosabb együttműködését a pártbizottsággal és a szakvezetéssel.* Segitségükkel ki kell szélesiteni a munkaversenyt, fokozni kell a versenynyilvánosságot és szorgalmazni kell, hogy a dolgozók kivétel nélkül minőségi munkát végezzenek.

Elsőnek *Ignáth* elvtárs, az üzem energetikusa szólt hozzá a beszámolóhoz és felhivta a figyelmet *az áramtakarékosság hiányosságaira.* Ezen a téren nagy feladatok várnak az Északi Járműjavitóra. *Kérte a szakvezetés és a DISZ segitségét, hogy a vállalat bekapcsolódhasson az országos energiatakarékossági mozgalomba.*

Rétfalvi, Varga, Tarnai, Láng, Akai, Polgár, Sarlós, Kőfalvi, Kerezsi elvtársak ugyancsak fontos feladatok megoldására hivták fel a figyelmet és biráló megjegyzéseikkel hozzájárultak a nagyaktivaértekezlet eredményességéhez.

Molnár Miklós elvtárs párttitkár, a pártbizottság, az alapszervezetek és az üzemi bizottság viszonyának hiányosságait vizsgálva, megállapította, hogy a viszony általában jó, a legtöbb alapszervezet állandó segitséget nyujt az üzemi bizottságnak, megbeszéli a feladatokat a szakszervezeti funkcionáriusokkal, beszámoltatja a műhelybizottságokat. *De vannak alapszervezetek, ahol ez nem történik meg. A XII. osztályon például a szakszervezeti választás óta nem volt beszámoltatás.* Ebben az alapszervben a műhelybizottság és a szakvezetés meghallgatása nélkül döntenek olyan kérdésekben, amelyek pedig a műhelybizottságra és a szakvezetésre tartoznának. *Horváth* elvtárs, párttitkár sokszor kész helyzet elé állitja a műhelybizottság elnökét és a szakvezetést. Igy jár el például versenyszervezési kérdésekben, amik pedig a műhelybizottságra tartoznak. Ez a szakszervezet lebecsülésére vezet. Az is előfordul, hogy a műhelybizottságok magukra hagyva, a párt segitsége nélkül kénytelenek megoldani a problémákat. Megigérte, hogy ezeket a hibákat kiküszöbölik az alapszervezetek munkájából.

Gáspár elvtárs, a SZOT és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének üdvözletét tolmácsolta, majd az előadói beszédekre és a hozzászólásokra válaszolva, rámutatott: hiba volna az együttműködés hiányosságaiért minden felelősséget a pártra hárítani. *Elsősorban a szakszervezeti aktivák a hibásak, ha baj van az együttműködéssel. Az ő feladatuk elsősorban, hogy a párthoz forduljanak segitségért, ha szükség van rá.*

A kongresszusi verseny nagy feladataira hivta fel ezután a figyelmet. A vasút nélkül nem lehet megvivni a kongresszusi versenyt. A téli szállitási akadályok következtében négymillió tonna áru vár elszállitásra. Az idő javulásával most már napi több, mint tizezer kocsit kell megrakni. Ki kell javitani a téli hidegben megrongálódott gépeket. *Ez a feladat a járműjavitókra vár és nem utolsó sorban az Északi Járműjavitóra:* a gépek jobb, gyorsabb javitásával kell segiteni a vontatást és a forgalmat. A kongresszusi versenyt arra kell felhasználni, hogy behozzuk a lemaradást. Nem szabad elfelejteni, hogy a kongresszusi verseny eredményessége az életszinvonal emelkedését segiti elő.

A munkavédelemmel kapcsolatban Gáspár elvtárs felhivta a szakszervezeti funkcionáriusok figyelmét arra a jogukra, hogy *még büntetést is kiszabhatnak, ha a munkavédelem terén a szakszolgálat mulasztást követ el.*

A nagykativaértekezlet Surmann elvtárs összefoglaló szavaival ért véget.

Bebrits Lajos elvtárs kitüntetése

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa Bebrits Lajos elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszternek ötéves eredményes miniszteri működése alkalmából, közlekedésünk fejlesztése terén kifejtett kiváló munkájáért a Munka Vörös Zászló Érdemrendet adományozta.

A kitüntetést csütörtökön délután Dobi István elvtárs, az elnöki tanács elnöke adta Bebrits Lajos elvtársnak, Gerő Ernő, Apró Antal és Darabos Iván elvtársak jelenlétében.

Bebrits Lajos elvtárs kormánykitüntetését osztatlan örömmel fogadja valamennyi vasutas dolgozó. Miniszterségében öt éve alatt a vasútnak igen nagy feladatokat kellett megoldania, a forgalom hatalmas növekedése komoly erőpróbára tette a vasutas dolgozókat. Bebrits elvtárs kiváló kezdeményező és irányító munkájának igen jelentős része van abban, hogy a szovjet mozgalmak felhasználása révén a vasút megfelelt a rábizott feladatoknak és a népgazdaság érdekeinek megfelelően, a párt útmutatásai alapján nemcsak tervét teljesítette évről évre, hanem új, a vasút történetében eddig el sem képzelhető munkagyőzelmeket aratott.

A magyar vasutas dolgozók tízezrei őszinte szeretettel és megbecsüléssel fordulnak Bebrits elvtárs felé és erőt, egészséget, további sikereket kivánnak munkájához.

Csatlakozás a Keleti Műszaki Kocsihivatalban a Csorba-féle széntakarékossági mozgalomhoz

A Keleti Műszaki Kocsihivatal kazánfűtői között élénk visszhangra talált az a mozgalom, amelyet *Csorba István* Kossuth-díjas fűtő kezdeményezett a széntakarékosság érdekében. *Tóth XII. József* előfűtőtelepi kazánfűtő bejelentette, hogy a pártkongresszus tiszteletére csatlakozik a Csorba-féle mozgalomhoz. Bár ő kézitüzelésű stabil kazánfűtő, és igy fűtési körülményei nem azonosak a mechanikus tüzelésű kazánfűtők körülményeivel, de a cél náluk is ugyanaz:

minél gazdaságosabban tüzelni és ezzel elősegiteni bányászaink harcát a jobb szénellátásért,

ezért a Csorba-féle mozgalom előmozditása érdekében versenyre hivta ki a Keleti Műszaki Kocsihivatalnál dolgozó fűtőtársait. Vállalta, hogy az 1953-ban elért 11.5 százalékos átlagos szénsavszázalékát 12.5 százalékra emeli, a 0.3 százalékos, még éghető gáz százalékát 0.2 százalékra csökkenti, 12 százalékos éghető salakszázalék mellett. Ezzel azt akarja elérni, hogy az általa kezelt kazánoknál az 1953-ban elért 167 szabványtonna szénmegtakarítás helyett az idei évben a takarékos tüzeléssel elérje a 250—280 szabványtonna szénmegtakarítást.

A FERENCVÁROSI ÜZEMORVOS

Ferencvárosban mindenki jól ismeri *dr. Bógner Lajos* üzemorvost. Látják őt naponta, amint az orvosi rendelőben betegeket vizsgál, receptet, beutalásokat ir. Látják, amint a térdigérő hóban, metsző hidegben kis orvosi táskáját hóna alá szorítva, állomásbejárást tart. Szemügyre veszi a konyhát, megkóstolja az ételt, elmegy a fűtőházba, a javitóműhelyekbe. Mindent megnéz, mindenkihez van egy kedves szava.

Szeretik is őt a ferenvárosi vasutasok. Felkeresik a betegek és ő mindig segit rajtuk. Gondosan, lelkiismeretesen megvizsgálja őket, azután kezét a beteg vállára teszi és ezt mondja:

— *Nem komoly a baj, hamarosan elmúlik.*

Egy mondat csupán, de ennek a mondatnak varázsa van. A beteg úgy érzi, hogy máris meggyógyult.

Sok-sok évvel ezelőtt hagyta el az egyetem padjait *dr. Bógner Lajos.* Fiatalabb éveiben pályaorvos volt Sárbogárdon. Nagykanizsán, azután idekerült Ferencvárosba. Hosszú idő egy emberöltő, amit mint vasúti orvos töltött el munkában, becsületben megöregedve dr. Bógner Lajos. A vasuti munka szeretete, a gyógyitás vágya: ez fűtötte, ez hajtotta egész életén keresztül.

Minden reggel fél nyolckor kezdi meg a rendelést. Messziről. Zugligetből jár be és hófúvásos időben sokszor elakadt a 81-es villamos. Ilyenkor már kora hajnalban felkel, szorosabbra fogja bundáját és határozott léptekkel indul el lefelé a csúszós, jeges úton. Még soha nem késett el a rendelésről.

Vasutas betegségek

A téli zord időben leggyakrabban reumás, influenzás betegek keresik fel őt. Nyáron inkább gyomorhurut, vagy megfázásból eredő betegségek fordulnak elő. Igazi vasutas betegségek ezek, melyeknek titka a vasutasok nehéz, külső munkájában, rendszertelen étkezésében rejlik.

Fiatalember lép a rendelőbe. Ujfelvételes. Első útja a vasúti orvoshoz vezet. Bógner doktor szivélyesen, melegen üdvözli az ifjú vasutast. *Gonda Ferenc,* Környéről jött a vasúthoz. Ott a vegyiparban dolgozott, de már gyermekkorában vasutasnak készült. Most régi vágya teljesült. Másik újfelvételes *Vass Imre.* A budapesti 43/1-es épitési vállalattól jött. A vasútnál a pályafenntartáshoz kerül.

Dr. Bógner Lajos egyszemélyben üzemorvos és ellenőrzőorvos. Messziről, Tökölről, Dunavarsányból járnak hozzá ellenőrzésre a betegek.

Sokan azzal jönnek: *„Nincs már nekem semmi bajom"* — majd hozzáteszik: *„Szeretnék már a mozdonyomon lenni, ez hiányzik nekem."*

De vannak olyanok is, akik nagyhangon követelik az orvostól, hogy vegye őket betegállományba. Ezek a *„betegek",* a *„nyári vasutasok"* rendszerint egészségesek. Viszolyognak a munkától, nem kivánnak részt venni a közösség életében. Nem szivügyük a forgalom lebonyolitása.

— *Menjen nyugodtan vissza dolgozni, nincsen semmi baja* — mondja az orvos.

Amin nem tud segiteni még az üzemorvos sem

Fiatal, 18 év körüli kislány lép be. *Gyógyithatatlan szivbaja van* — igy mondja. Az orvos lelkiismeretesen megvizsgálja és másként vélekedik:

— *Nincs magának semmi baja, kedves.*

Lámcsak, a kislány, ahelyett, hogy örülne, sirni kezd, egyre hajtogatja, hogy *„szivbaja"* van. Végülis elsirja, hogy otthagyta a vőlegénye és mást szeret... Azóta fáj a szive.

Sok-sok évtizeden át maradt a nép fáradhatatlan szolgája *Bógner doktor, mindenki szeretett „doki bácsi"-ja.*

A napokban a kőbányai kórházban volt dolga. Egy fiatal orvosnő igazította útba. Elbeszélgettek. Kiderült, hogy negyedévszázaddal ezelőtt egy távoli tanyán ő segitette a világra fiatal kartársát. Forróság öntötte el. Ennyire megöregedett volna? Felnőtt, orvosasszony áll vele szemben. Okos, sokattudó ember, akinek első sirását ő hallotta. Az orvosasszony szeretettel ölelte át és mosolyogva mondta:

— *Nem komoly a baj.*

És szeme azt mondta: még sok-sok hosszú év alkotó munkája vár az őt világrasegitő doktor bácsira.

Saját szavaival vigasztalták meg, ahogyan ő nyugtatja a betegeit. A balzsamos szavak az ő szivéig is eljutottak. Bizakodva néz a jövőbe: sok dolgozó emberen, harcos vasutason kell még segitenie.

Bermann István

Kommunisták és pártonkívüliek közös ügye — a kongresszusi verseny

A rézművesmühely kicsiny, rosszlevegőjű üzemrésze az *Északi Járműjavitónak.* A műhely közepén álló kályha bárhogy is birkózik a hideggel, alig tudja enyhiteni a hőmérsékletet. De a dolgozók szive annál forróbb és ez fűti őket, senkenti jobb munkára, nagyobb eredményekre.

Nemrégen, amikor a motorosztály főnöke *Rátkai* elvtárs röpgyülésen ismertette a III. pártkongresszus tiszteletére kibontakozó munkaversenyt, a Réti-rézművescsoport dolgozóiban is elhatározás született: újabb termelési győzelmekkel köszöntjük szeretett pártunk kongresszusát. A felajánlást ebédidő alatt vitatták meg a rézművesmühelv dolgozói. Letelepedtek a kályha körül és beszélgetésük nyomán megszületett a vállalás: terven felül

újjáalakitják egy négytengelyes motorkocsi teljes fütésberendezését.

Utána pedig — szintén terven felül, együtt a motorosztály dolgozóival — *elvégzik egy motorkocsi főjavitását.*

Nem könnyű feladatra vállalkoztak: 1200 munkaórát jelent vállalásuk teljesítése. De jól megfontolták mielőtt szavukat adták, a párttagok és pártonkívüliek együttesen döntöttek. A rézművesmühelyben sok a pártonkívüli és a pártkongresszus az ő ünnepük is.

Berta elvtárs, egyik szerelőbrigád pártonkívüli vezetője mondotta: *a pártkongresszus elénk tárja, miként vihetjük mielőbb győzelemre a népjólét emelésének programmját...*

Berta elvtárs már nem fiatal ember. Odahaza kis egyszobás lakásukban esténként két gyerek várja hazatértét. Értük is tette vállalását, hisz a munkaverseny a jövő épitését segiti és eredménye meglátszik a borítékon is — a jó munkát több kereset kiséri. A terv teljesítése, a kongresszusi vállalás pedig előre viszi a kormányprogramm megvalósitását. Megértette ezt *Berta* elvtárs különösen most, hogy hallgatta *Nagy Imre* elvtárs országgyűlési beszédét.

— Régi panaszaink orvoslását kezdi meg kormányunk — mondja *Berta* elvtárs.

Sor került az alacsonykeresetű dolgozók bérének rendezésére, meggyorsul a lakásépités, olcsóbb lesz a hús és a zsir.

Ilyen célkitűzésekért érdemes dolgozni. *Ezért köszöntjük a kongresszust újabb munkasikerekkel.*

A műhelyekben lelkes a hangulat, frissen megy a munka. A vállalások megvalósitóinak, a műszaki vezetés biztositotta feltételeit. De a legfontosabb, az első negyedévi terv teljesitése azonban, veszélyben forog — többek között a *kohó- és gépipari minisztérium* nemtörődömsége fenyegeti. Csak egy példát: tavaly júniusban elküldték a minisztériumba a D 350-es Csepel-motor sebességváltójának megrendelését. Januárban derült ki, hogy hiába várják a szállitást — a minisztérium nem továbbitotta megrendelésüket. A motoros vontató kész — csak éppen a sebességváltója hiányzik. Hasonló panaszok általánosak, *a dolgozók véleménye szerint*

a KGM sokszor még a minimális anyagigényeket sem teljesiti,

akadályozója a terveljesitésnek.

Hosszú munkaórák mennek veszendőbe, például oxigénhiány miatt, melyet a *Landler Művek* osztószertárának kellene biztositania. *„Egy palack oxigénért — csatát vivunk"* mondják a dolgozók és hozzá kell tenni, ezt a csatát sokszor nem ők nyerik meg, melynek következménye többórás ácsorgás és a bérfizetésnél laposabb boriték.

A dolgozók — kommunisták és pártonkívüliek — mindent megtesznek az első negyedévi terv teljesitéséért, a kongresszusi verseny győzelméért. Termelni akarnak, csökkenteni a kocsik, mozdonyok átfutási idejét. De ez nemcsak rajtuk és az üzem vezetésén múlik. Ideje lenne, hogy a vasúton kívül álló szervek biztositsák a MÁV Anyagellátási Igazgatóság által igényelt anyagszükségletet és ne gátolják a vasutasok amúgyis nehéz és felelősségteljes munkáját.

Panyin elvtárs HÁROM ÚTMUTATÁSA

A „Szocialista vasútért" február 13-i számában megirtuk, hogy Ivan Fjodorovics Panyin, a Szocialista Munka Hőse, hogyan vezetett egy vonatot Ferencvárosból Miskolcra. Az alábbiakban ismertetjük Panyin elvtárs három útmutatását, amely nagy segitséget nyujtott a magyar vontatási szolgálat munkájának megjavitásához.

Panyin elvtárs a mozdonyvezetőkkel beszélgetve azt a tanácsot adta, hogy ha szabad a pálya, jó az út és a gép, akkor vezessék a mozdonyt a műszakilag megengedett legnagyobb sebességgel. Ez a megállapitás a magyar vasutasok számára soha nem hallott, teljesen új volt. Előtte erre még senki nem hivta fel a mozdonyvezetők figyelmét. Pedig megállapitásának óriási a jelentősége. Figyelmeztetésének következménye volt, hogy a tehervonatok kötött sebessége megszűnt, s a tehervonati forgalom lebonyolitásában rugalmas menetrendet alkalmazunk. Ezzel útjára lendült a felemelt sebességű mozgalom hazánkban.

Panyin elvtárs, amikor a fűtőházban járt, észrevette, hogy ott túl sok gép füstölög. Megállapitásának nagy gazdasági jelentősége volt: hallatlan mennyiségű szénpazarlásra hivta fel a figyelmet. Ez a megállapitás ma még talán sokkal jelentősebb, mint négy évvel ezelőtt volt, amikor nálunk járt Panyin elvtárs. Ma népgazdaságunk és derék bányászaink hatalmas erőfeszitéseket tesznek, hogy elegendő szenet tudjanak biztositani a vasútnak. A füstölgő gép pedig — amely ma sem szűnt meg — pazarolja a szenet. A füstölgés megszüntetése jelentené az egészséges és gazdaságos mozdonyforduló kialakitását is és biztositaná a mozdonyszemélyzet rendes pihenőidejét.

Panyin elvtárs harmadik útmutatása szintén a fűtőházban született. Arról beszélt, hogy a mozdonyjavitásnak meg kell teremteni a kultúrált feltételeket. A fűtőházban rendet, tisztaságot kell megkövetelni és biztositani kell elegendő alkatrészt és anyagot. Panyin elvtárs kifogásolta a rossz vágókat és rossz csavarkulcsokat is, melyek megnehezitik a munkát. Meg kell mondani, hogy ez a négy év előtt megállapitott hiba — sok helyütt még ma is fennáll és gátja a mozdonyok jó karbantartásának. A fűtőházi fiókműhelyeknél ez a tarthatatlan állapot eredményezte azt, hogy nem tudtuk a mozdonyparkot oly magas színvonalon tartani, amilyenre a zord időjárás legyőzése végett szükség lett volna. Itt van a legsürgősebb és a legtöbb tennivalónk.



Elsősegély... Dr. Bógner Lajos üzemorvos és asszisztense, Ifj. Németh Istvánné munka közben.

(Kovács G. felv.)



Berta József brigádja kongresszusi vállalásán dolgozik.

(Kovács G. felv.)

Vasutasaink a gépállomásokon



A mezőgazdasági gépállomások patronálásáról megbeszélést tartott a 7/D. osztály. A megbeszélésen résztvettek a Vasútpolitikai Főosztály, a szakszervezet és a patronáló vasúti üzemek kepviselői. *Kalló Imre* elvtárs, osztályvezető beszámolt a patronáló-mozgalom eddigi eredményeiről. Hangsúlyozta, hogy a vasúti üzemeknek nemcsak a tavaszi munkákhoz szükséges gépek kijavításához kell segítséget nyujtaniok, hanem továbbra is hozzá kell járulniok ahhoz, hogy

fejlett, jólszervezett, tervszerű gépkarbantartás alakuljon ki a gépállomások műhelyeiben.

A vasúti üzemek, mint a járműjavítók, a vontatási műhelyek, a pályafenntartási telepek a leghivatottabbak erre a feladatra, mert fenntartóüzemek és a többi ipari vállalatnál jobban rendelkeznek a szakszerű gépjavításhoz szükséges kellékekkel.

Leszögezte *Kalló* elvtárs, hogy a vasúti üzemek dolgozói *elsőként, még a mezőgazdaságról szóló párt- és kormányhatározat megjelenése előtt megkezdték a gépállomások, a tszek patronálását.* Fontos feladatként jelölte meg a további munkában, hogy a vasúti üzemek

szakmailag és politikailag jólképzett dolgozókat küldjenek a patronált üzemekbe.

Beszámolóját a következő szavakkal fejezte be: *„A vasutasság mindenkor példát mutatott, bármilyen rendkivüli feladatot kellett megoldani. Bizonyos, hogy a gépállomások patronálása terén is az élen fog járni.“*

A továbbiakban a patronáló vasúti üzemek kiküldöttei mondták el tapasztalatalkat. *Brandt* elvtárs (Északi Járműjavító) elmondta, hogy a vállalat által patronált három gépállomásnak az osztályvezetők *szervezési tanácsokat* is adnak, továbbá a gépállomások dolgozói közül többet szakmunkára is kiképeznek a járműjavítóban. *Szatmári* elvtárs (Miskolci Járműjavító) bejelentette, hogy a szakmai segítségen kívül

politikai és kulturális támogatást

is nyujtanak a patronált taktaharkányi gépállomásnak. *Dévényi* elvtárs (Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV), *Tóth* elvtárs (Kiskunhalas, fűtőház), továbbá a debreceni pályafenntartási főnökség küldötte arról számolt be, hogy a vállalatuk által patronált gépállomásokon *javult a munkafegyelem, mert a kiküldött dolgozókat előzőleg politikai oktatásban is részesítik.*

Gróf elvtárs (Vasutasok Szakszervezete) helyesnek tartja, hogy vasutas kultúrcsoportok is felkeresik a gépállomásokat, mert ezzel

erősödik a kapcsolat a vasutas és a mezőgazdasági dolgozók között.

Javasolta, hogy a patronáló üzemek a sajtóban számoljanak be időnként a mezőgazdaságnak nyujtott segítségükről.

Németh elvtars (7/D. osztály) felhívta a patronáló üzemeket, hogy *a gépállomásokkal való együttműködést gátló körülményeket azonnal jelentsék a 7/D. osztálynak*, amely felhívja ezekre a földmüvelésügyi minisztérium figyelmét.

Több hozzászólás után *Kurucz* elvtárs (Vasútpolitikai Főosztály) foglalta össze az értekezlet tapasztalatait. Hangsúlyozta, hogy a mezőgazdasági gépállomások patronálása *nemcsak szakvonali, hanem politikai feladat is*, ezért a vasúti pártszervezetek is lépjenek kapcsolatba a gépállomásokkal, javítsák meg azok politikai munkáját. *A munkás-paraszt szövetség további megerősödésével* — mondotta — *emelkedik dolgozó népünk életszínvonala.*

Becsülettel teljesítik vállalásukat

A Nyugati-pályaudvar ponkrakodóján Németh Pál kirakóbrigádja kiváló munkája eredményeként az őszi forgalmi versenyben országos első helyezést ért el. A brigád már több mint féléve árukár nélküli, minőségi munkát végez. A III. pártkongresszus tiszteletére elsőként tettek felajánlást. Elhatározták, hogy továbbra is selejtmentes munkával

havi rakodási tervüket 1500 mázsával túlteljesítik.

Már február első dekádjában tettekkel bizonyították harcos elszántságukat. A tíz napra esedékes 3360 mázsa helyett 4041 mázsa árut raktak ki a vagonokból, illetve továbbították a berakóhelyre.

Teljesítményük értékét csak növeli, hogy bár a brigád egyik tagja, Steinbach János — betegség miatt — négy napig nem dolgozhatott, mégis becsülettel helytállva adott szavuknak —

681 mázsával túlteljesítették

10 napos rakodási előirányzatukat.

HIREK

— A KOREAI NÉPHADSEREG NAPJA alkalmából, február 8-án, ünnepséget rendeztek a *szegedi Vasútforgalmi Technikum* magyar és koreai tanulói. *Maczó Mária*, az iskola DISZ-titkárának megnyitó szavai után *Zu Gi Ok* I/d osztályos tanuló mondott ünnepi beszédet, amelyben viszszatekintett a koreai néphadsereg fennállásának hat évére, hősies helytállására, a kínai önkéntesekkel együtt kivívott győzelmére. Megemlékezett a baráti magyar nép szeretetének és segítségének megnyilvánulásáról, majd így fejezte be beszédét: *„Mi, koreai fiatalok, azt a feladatot kaptuk pártunktól és népünktől, hogy amit itt, a Vasútforgalmi Technikumon tanulunk, úgy tanuljuk meg, hogy hazánkban népünk javára tudjuk fordítani.“*

— SZÁZÉVES SZEGEDRENDEZŐPÁLYAUDVAR. — Február 14-én volt éppen 100 esztendeje, hogy megépítették Szeged-rendezőpályaudvart. Szeged-rendező dolgozói azzal ünnepelték meg a nevezetes évfordulót, hogy minőségi munkával, balesetmentesen végezték a vonatok összeállítását.

— *EGY KIVÁLÓ MUNKAMÓDSZERÁTADÓ SZTAHANOVISTA.* Dudás József elvtárs, a Miskolci Járműjavító ÜV sztahanovista esztergályosa aki már 1955. évi második negyedévi tervén dolgozik és állandóan 150—160 százalékot teljesit, eredményesen patronálja fiatalabb dolgozótársait. Az elmult évben Szarka Lajos ifjúmunkásnak adta át munkamódszerét, olyan eredményesen, hogy a tanitványból is sztahanovista lett. Nemrég Harsányi Borbála ifjúmunkás *patronálását vállalta el. Harsányi elvtársnő azelőtt 60—70 százalékot teljesitett. Amióta Dudás elvtárs tanitja, teljesítményét 105 százalékra teljesitette.*

A berlini értekezlet után

A négy nagyhatalom berlini tanácskozása, amelyet a világ valamennyi békeszerető embere nagy figyelemmel kisért, véget ért. A tanácskozás mérlegét még nem lehet felállitani, de az bizonyos, hogy — a nyugati háborús körök szándékával ellenkezően — a béke ügyének további erősödését, a nemzetközi feszültség újabb enyhülését jelentette. Az értekezlet egész tartama alatt kifejezésre jutott a Szovjetunió következetes békepolitikája és szüntelen törekvése arra, hogy minden függő nemzetközi kérdést tárgyalások útján lehet és kell rendezni. Az értekezlet résztvevői közül egyedül Molotov elvtárs tett határozott javaslatokat a békét veszélyeztető kérdések rendezésére. És egyedül ő képviselte őszinte jóindulattal az egyes érintett népek, a németek, franciák, osztrákok és a többiek nemzeti ügyét.

Ezért, a Szovjetunió megrendithetetlen békeakaratának világvisszhangjaként keltettek Molotov elvtárs javaslatai olyan széleskörű, erős hatást a nyugati országok közvéleményében, amit még a reakciós nyugati lapok is hasztalan próbáltak letagadni. A Szovjetunió képviselője egyben az emberiség túlnyomó többségének, a békeszerető, békét akaró emberek százmilliónak reménységét, akaratát is képviselte Berlinben. S a nagy béketáborhoz újabb milliók csatlakoztak, mert újabb milliók győződtek meg arról, hogy a Szovjetunió szilárdan, megrendithetetlenül áll a béke, az emberiség, a népek igazságának oldalán.

Bennünk, magyar vasutasokban is napról napra még szilárdabbá vált ez a meggyőződés a berlini értekezlet ideje alatt. A Szovjetunió szilárd, következetes békeharca arra tanit bennünket, hogy még nagyobb erővel kell állást foglalnunk a nyugati imperialisták minden háborús törekvésével, elsősorban a minket legközelebbről érintő német militarizmus feltámasztásával szemben, amely a multban mindig pusztulást hozott hazánkra. Mi, magyar vasutas dolgozók a többi népek békeszerető vasutasainak nagy táborával együtt igen komoly erőt képviselünk a békeharcban — használjuk ki ezt az erőt minél inkább.

Molnár István,
az Útasellátó Vállalat tudósitója

A Déli-pályaudvar kultúrvárótermében



A kislány félénken állt a terem fala mellett. Kerekrenyült kék szemmel nézegette a fényképeket, feliratokat, azután kicsit beljebb merészkedett. Az asztalok körül sokan ültek, előttük nyitott könyv, vagy sakktábla, dominó. A rádió operarészleteket játszott, hangjába néha beleüttyentett egy-egy mozdony.

Ekkor fiatal, vasutasegyenruhás nő lépett a tanácstalanul ácsorgó kislányhoz. Halk, barátságos hangon érdeklődött, mi járatban van?

— Holnapra dolgozatot kell írnunk. azzal a címmel: *„Kultúrváróteremben“..*

Több magyarázatra nem is volt szükség *Ember Ferencné* elvtársnőnek, a Déli-pályaudvar kultúrváróterme könyvtárosának. Szépen odaültette asztalához a kislányt és szinte tollbamondta a dolgozatot, (remélhetőleg ötöst kapott rá a kislány).

Kicsit hosszúra sikerült a dolgozat, az igaz, de *„minden benne volt“* — kivéve, ami mégis kimaradt belőle. Nézzük először azt, amit a *„társszerzők“* érdemesnek tartottak megírni:

„A Déli pályaudvar kultúrváróterme igen szép, barátságos és jó meleg. Reggel 6 órától este 10 óráig igen sokan megfordulnak benne, többen, mint amennyi hely van, mert sokszor állva olvasnak a várakozó utasok. A könyvtárosnéni asztalán ott van a könyvjegyzék, 600 könyvet lehet találni benne, de legtöbben bele sem néznek a könyvbe, hanem vagy kész tervvel jönnek, vagy a könyvtárosnénitől kérnek tanácsot. Vannak, akik minden nap sokat várnak a vonatra, ők apránként kiolvasták már a „Csendes Don“ mind a két kötetét. De sokaknak csak röviddel idelátik van, ezek nagyon örültek annak az újításnak, hogy február 1 óta újságokat és folyóiratokat is kaphatnak. Nagyon hasznos a kultúrváróterem azért is, mert sokan itt kapnak kedvet az olvasásra, itt szeretik meg a könyvet. Vannak, akik valósággal könyörögnek, hogy magukkal vihessék a megkezdett könyvet. Azt ígérik, hogy zálogban hagyják az órájukat, de persze ezt nem lehet. Ilyenkor a könyvtárosnéni megmagyarázza, hogy otthon, a népkönyvtárban, vagy az üzemi könyvtárban is megtalálják ugyanazt a könyvet, sőt tanácsot ad, hogy még milyen könyveket olvassanak. Izgalmas sakkjátszmákat is vívnak az asztalok mellett, nem egyszer játékos és kibic egyformán lemarad a vonatról a hosszarányúlt játszma miatt. Összefoglalva a kultúrváróteremben tapasztaltakat: az utasok hálásak a vasútnak, hogy a várakozás idejét szórakozással, tanulással tölthetik el, s a vasút a kultúrvárótermek berendezésével, könyvtáraik állandó bővítésével igen jó szolgálatot tesz a kultúra ügyének.“

Eddig tart az, ami „benne van“ a dolgozatban. De — talán mondhatjuk — most következik a fontosabb rész — ami viszont nem is tartozik az Attila-utcai általánosiskola tanulóira, annál inkább az úgynevezett illetékesekre. Mert ugyebár mindenki — az illetékesek is — egyetértenek abban, hogy a kultúrát, az irodalom szeretetét annál hatásosabban lehet segíteni, minél változatosabb anyag között válogathat az olvasó. Márpedig a Déli-pályaudvar kultúrváróterének 600 kötete között hasztalan keressük *Ady* vagy *József Attila* verseit, pedig naponta legalább tízen szeretnék olvasni azokat. Legnagyobb regényíróink műveiből éppen csak mutatóban van 2—2 kötet. *Jókai Mór, Mikszáth Kálmán, Móricz Zsigmond* összesen hat kötettel szerepel a 600 között. Furcsa elképzelésük lehetett az illetékeseknek a baráti államokkal való kultúrkapcsolatok ápolását illetően, amikor 28 kötetnyi *bolgár nyelven irt* könyvet is beszereztek a Déli-pályaudvar kultúrváróterme részére. Talán mondanunk sem kell, hogy a bolgárnyelvű könyveknek eddig még nem akadt olvasója.

Annál többen vannak olyanok, akik tanulmányaikhoz *Lenin* elvtárs műveiből szeretnének jegyzeteket készíteni. Azonban ez szintén teljesületlen kívánság marad, mert az ideológiai munkák is igen szerény helyet kaptak a könyvtárban. Helyes lenne, ha a kultúrvárótermek könyvtárosait is meghallgatnák a könyvek kiválogatásánál, elvégre ők ismerik legjobban a közönség igényeit, kívánságait. Igy lesz a Déli-pályaudvar és többi pályaudvarunk kultúrváróterme valóban a szocialista kultúra egy-egy erőssége.

Bisztray Kálmán

Nehéz útról...

Az est szinte észrevétlenül lapokodott a házak közé, sötét köpönyeget borított a hóval fedett utcákra. A MAV-lakótelep sarkán görnyedthátú vasutas, fázósan bundájába burkolózva, taposta a havat. Nehéz, ötvenkétórás szolgálat volt a háta mögött. A ház — mely felé tartott — néhány lépésnyire előtte roskadozott a súlyos hótömeg alatt, csak a kicsiny ablakokból kiólálkodó sápadt fény intett biztatóan felé. A ház előtt megállt, köhögés szakadt fel a melléből, aztán türelmetlenül megrázta magát — bundájáról apró hópelyhek szabadultak meg, játékosan kergetőzve útnak indultak a szél hátán...

Benn a házban nehéz ételszag tette nyomasztóvá a levegőt. A tűzhely mellett vékony, őszhajú asszony kavargatta az ételt, miközben halkan maga elé beszélt. A hosszú magány, a sok egyedüllét fejleszt ki ilyen tulajdonságot. Mert hisz kivel is tudna így estefelé beszélgetni? A házat elkerülte a gyermekáldás, annakidején örültek is neki: kevesebb száj — könnyebb élet. De a panaszt ki kell önteni, az kikívánkozik az emberből. Jobb hijján a szürke falak lehettek a hallgatók:

— Megint nem jön... soha nem lehet kiszámitani érkezését. Az ételt meg elfő, persze aztán én leszek a hibás. No hiszen, mind ilyenek, a vonatfékező bolygó ember. Ő még büszke is rá... és miért? Mert tizenöt éve nem volt panasz a munkájára? De az ilyen ember ritkán jut a vezetők eszébe, inkább csak olyankor, ha elkövet valamit... akkor bezzeg előveszik, rájár a rúd. Hisz ha nem lenne olyan makacs, önfejű, már rég otthagyta volna őket. Van más pálya is, ahol könnyebb a munka, meg jobban is fizetnek. „Nem, nem, a jó katona nem hagyja el őrhelyét“ — ez a válasza. Csak lenne, aki meg tudná győzni az ellenkezőjéről.



A hirtelen nyiló ajtó, a bezúduló hideg levegő szakította félbe gondolatait.

Az ember megállt az ajtóban, halkan köszönt, miközben kucsmájáról leseperte a havat. Aztán az ajtóra akasztotta nehéz bundáját, fázósan a tűzhely mellé húzódott és melléből újra feltört a nehéz köhögés.

— Hu... ételetidő volt! Valami forrót innék, enni nincs kedvem — mondotta aztán.

— Még csak ez kell...: — Nehezen buggyant ki az asszonyból az első szó, de aztán patakká duzzadva, áradni kezdett. — Már nem is eszel! Bezzeg, ha nem főztem volna!...

A férfit köhögés rázta meg. Az asszonynak elállt a szava. Hangja hirtelen szeliddé vált, lágy lett, aggódó.

— Beteg vagy, János? Csúnyán köhögsz... megfáztál, ugye?

Az emberhez lépett, csontos, inas ujjai szelíden simitották végig a férfi homlokát.

— Gondolhattam volna... van is olyan baj, ami elkerülhetné a házunkat?...

Gyorsan az ágyhoz lépett, vetni kezdte.

— Bújj be, mindjárt csinálok egy forró teát, reggel meg elszaladok az orvosért...

— El ám, az ördögért... Gondolod, hogy őrizni fogom az ágyat? — Miközben beszélt, nehézkesen rúgta le lábáról a nedves csizmát, nagyokat szuszszanva, vetkőzni kezdett. Csak akkor hagyta abba, amikor meg-megrázta a nehéz köhögés.

— Reggel felkelek — folytatta — termelési értekezlet lesz.

— Meg sem tudják nélküled tartani, ugye? — nyelvelt rá az asszony.

— Meg sem tudják, meg sem tudják... Mit akadékoskodsz folyton? Ez nem a te dolgod.

Ingerülten beszélt, mint az olyan ember, aki tudja, hogy nincs igaza, de sehogy sem tud abba belenyugodni.

— Ott kell lennem, az őszi forgalom eredményét értékelik.

— Majd értékelik nélküled — kardoskodott az asszony és a további vitának véget vetett az elkészített tea. A férfi szürcsölgetni kezdte...

Reggelre megenyhült a hideg. A sűrűn szálló hópelyhek birokra keltek a széllel, pajkosan szállingóztak, majd megtelepedtek a háztetőkön, a fák és kerítések deszkáin. Véges-végig kristálytakarót borítottak az udvarokra.

Kipirult arccal feküdt ágyán Kenyeres János. Lázrózsák színesítették meg arcának kemény, munkában kiszikkadt vonásait. A felkelésről már szó sem esett. Az asszony szaporán öltözködött, vállára borította kendőjét, s elindult az orvosért.

Már délfelé járt az idő, amikor Kenyeresné az állomásfőnök ajtaján kopogtatott. Nehéz szívvel nyitott be. Az orvos betegállományba helyezte férjét. Egész úton készült a „találkozásra“ — megmondja a magáét: a szolgálat betege lett a férje, mert itt aztán nem törődnek az emberrel, csak mindig a munka meg a munka. Most aztán fekhet, dolgozni nem tud...



Mindez csak gondolat maradt. Az állomásfőnök aggódó arccal köszöntötte és ez ajkán hagyta a szót. Később már örült is, hogy nem siette el a panaszt — „meglepő“ dolgokat mondott az állomásfőnök:

— Ahogy leszállt a vonatról, láttam, hogy beteg. Mondtam is neki: siessen haza, Kenyeres elvtárs, feküdjön ágyba én meg telefonálok az orvosért. De úgy láttam, nem igen hallgat rám, az orvosról meg tudni sem akart.

— Hát igen, ilyen ember ő. Szidom is érte eleget, mert... — az asszony elharapta mondanivalóját. Ezekután állítsa, hogy „úgysem becsülik?“ Zavart lett. Az állomásfőnök folytatta:

— Mondja meg neki, hogy csak akkor jöjjön, ha teljesen egészséges. Kár, nagy kár, hogy megbetegedett, a mai nap biztosan megörvendeztette volna...

Az asszony ráemelte tekintetét, szemében melegség csillogott, mintha mondaná: köszönöm, hogy igy szeretik a férjemet.

A főnök egy pillanatig gondolatokba merülve állt, aztán lassan iróasztalához lépett. Motozott a fiókban, papirokat vett elő.

— Kenyeres néni, a ma reggeli termelési értekezleten férjét jutalomban részesitettük, mert jól dolgozott. Személyesen szerettem volna átadni, de ha már igy adódott, hát vigye el neki maga... Itt van a 400 forintról szóló utalvány, a postán akármikor beválthatja.

Megszorította az asszony kezét, aki a meglepetéstől nem talált szavakat, csak a szája mozdult meg, valami köszönésfélét rebegve. Aztán lassan, tétován az ajtó felé indult. Amikor kilépett, megállt, maga elé nézett. „Most már, ha későn jön, még csak nem is szidhatom“ — beszélt halkan magaelé, aztán elmosolyodott. Ebben a pillanatban egész szívével érezte — megbecsülik férje munkáját.

Bánki Géza

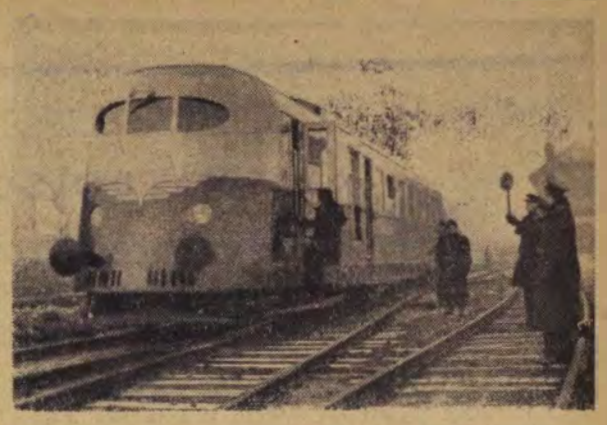
SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 szám. — Telefon 228—895 428—332, üzemi telefon: 16—76, 39—40. Kiadóhivatal VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 9. SZAM. ARA 40 FILLÉR 1954 FEBRUÁR 27.



Próbaútjára indul a „Hargita".

Seperjünk egy kicsit a házunk táján

Vasutas dolgozóink lelkes munkával járulnak hozzá a szocializmus építéséhez, a kormányprogramm mielőbbi megvalósításához. Vasutasok ezrei és tizezrei nap mint nap fegyelmezetten végzik munkájukat és hősiesen harcolnak a zavartalan közlekedésért. Ezek a dolgozók megértették, hogy a szocializmus építése, a kormányprogramm végrehajtása fegyelmezett munkát követel, életük javulása, felemelkedésük biztosítása jó munkájukkal van összefüggésben.

De a fegyelmezetten dolgozók sorai között legtöbb szolgálati helyen itt is ott is megbújnak a hanyagok, a munkakerülők, a lógosok, a tudatosan és a tudattalanul munkát gátló vasutasok is. Számuk nem nagy, de a kár, amit okoznak, sokszor jelentős. És éppen azt teszik tönkre, amit a becsületes dolgozók nehéz fáradsággal teremtettek meg. Ezek a dolgozók nem értik vagy nem akarják megérteni, hogy a kormányprogramm és az új rendelkezésekkel bővített Munka Törvénykönyve a fegyelmezett, munkájukat becsületesen végzők érdekeit szolgálja, és nem arra ad alapot, hogy elburjánozzon a fegyelmezetlenség. A pénzbüntetés, valamint a pénzbírság eltörlése és a munkások érdekeit védő egyéb intézkedések a becsületesen dolgozók védelméért láttak napvilágot. Mégis akadtak, és akadnak egyesek, akik úgy gondolják, *„szabad a vásár"*, csinálhatnak, amit akarnak, most már sutba lehet dobni a munkafegyelmet.

Számos állomáson még mindig nagy a fegyelemsértők száma. Sokan megkésve lépnek szolgálatba, mások igazolatlanul távolmaradnak, egyesek nem vesznek részt a szakmai oktatásokon és más egyéb módon is zavarják a munkát. A büntetlenül maradt fegyelmezetlenségek számos — egyébként becsületes — dolgozót is megtévesztenek, maguk is kezdenek rendbontókká lenni.

Több állomáson a párt- és DISZ-szervezet, valamint az üzemi bizottság helyesen magyarázza a dolgozóknak, hogy saját érdekeik ellen vétenek fegyelmezetlenségükkel. Ezeken a helyeken a felvilágosító munka arra törekszik, hogy olyan légkört alakítson ki a dolgozók között, amely elítéli, megveti a fegyelmezetleneket, és így a dolgozók saját maguk harcolnak a fegyelemlazítók ellen. A felvilágosító szón túlmenően például Rákosrendezőn levelet írnak a vasutas-feleségeknek, megmagyarázva, hogy az igazolatlan hianyzások bércsökkenéshez is vezethetnek és a fegyelmezetlenségekből könnyen származhatnak balesetek. Ilyen levelet kaptak többek között *Tóth III. István* felesége és *Mihai Sándor* szülei. Azóta mindkét dolgozó munkája megjavult és a család segítsége komoly eredményekhez vezetett.

Nem lehet azonban elmondani, hogy mindenütt kellő erélyel, megfelelő politikai munkával léptek és lépnek fel a hiányosságok ellen a pártszervezetek és üzemi bizottságok. Vannak még vezető elvtársak, különösen egyes szakmai vezetők között, akik rosszul értelmezett „emberi bánásmódra" hivatkozva, elnéznek súlyos fegyelmezetlenségeket, sőt, szociális tulajdon elleni vétséget is. Például Ecsédi Anna pénztárkezelő egy vagon — pályaudvarról lopott — teglát vásárolt meg, és felettesei menteni próbálták vétségét.

Sok helyen egyesek, szinte a vezetők szemeláttára, hordják táskáikban a szenet, fát, a gabona- és magostakarmánysöpredéket. *„Ez senkié, hadd vigyék"* — mondják, holott szigorú rendelkezés van az ilyen értékek összegyűjtésére. Meg kell mondani, hogy sok vasutas — éppen a felvilágosító munka hiánya miatt — nem tudja, hogy az ilyen javak eltulajdonításával fegyelmi vétséget követ el, és a dolgozók nagy része is szemet húny az ilyen vétség láttán.

A ferencvárosi fűtőházban igen helyesen szembeszálltak ezzel a nézettel. Egyik helyiségben kiállították az eltulajdonított tárgyakat, hogy a dolgozók lássák: milyen bűn a nép vagyonának eltulajdonítása. A dolgozók megnyilvánuló megvetése jó nevelőhatással volt, szinte teljesen megszüntek a hasonló vétségek.

A szolgálati vezető elvtársaknak módjuk van, sőt kötelességük a notórius lógókkal és munkakerülő fegyelemlazítókkal szemben büntető feljelentést kezdeményezni az Államügyészségen, amelynek alapján a bíróság az ilyen dolgozókat indokolt esetben javító-nevelő munkára ítélheti. Ez az eljárás már több esetben eredményezett javulást, mégis a legutóbbi hónapokban a vezető elvtársak nem folyamodnak ehhez az eszközhöz. Így aztán notórius lógósok sok helyen büntetlenül garázdálkodnak, lazítják a fegyelmet, és ha már *„ég a talpuk alatt a talaj"*, akkor egyszerűen kiléphetnek a vasút kötelékéből. Természetes, hogy az ilyen büntetlenül maradt vétségek rossz hatást váltanak ki a becsületes dolgozókból. Ezt csak egyképpen lehet megakadályozni: ha az egyszemélyi felelős vezetők élnek törvénybiztosította jogukkal.

A fegyelemlazításnak egyik — sajnos, gyakran előforduló — formája a táppénzcsalás. Vannak olyan lógósok, akik különböző betegségekre hivatkozva, szimulálva, betegállományba helyeztetik magukat, és miközben felveszik a táppénzt — feketéznek vagy más módon szereznek *„mellékkeresetet"*. *Szilágyi Imre*, a ferencvárosi fűtőház dolgozója például, miközben beteget jelentett — szerződést kötött egy vasúton kívüli üzemmel, ahol fűtői munkát vállalt. A dolgozók ébersége leplezte le és akadályozta meg abban, hogy a közel kétezer forint táppénzt fel tudja venni. Az ilyenek a becsületesen dolgozók nyakán élősködnek és leleplezésük mindannyiunk érdeke.

Világosan kell látni, hogy az előttünk álló feladatok végrehajtása, a kongresszusi verseny sikere, megoldhatatlan szilárd munkafegyelem nélkül. Éppen a becsületes dolgozók érdeke követeli meg, hogy párt- és DISZ-szervezeteink, az üzemi bizottságok és a felelős vezetők felvilágosító szóval, de ha kell, akkor erélyel, a törvényszabta jogok érvényesítésével küzdjenek a fegyelemlazítók ellen, a munkafegyelem megerősítéséért, a szocialista tulajdon védelméért.

A budapesti megyei bíróság nemrég hozott ítéletet *Varga Ferenc*, volt MÁV kocsirendező és társai bűnügyében. Varga Ferenc bűntársaival rendszeresen fosztogatta a Budapest-Vizafogó állomáson átmenő teherszerelvényeket. Fosztogatásaikkal több mint százezer forint kárt okoztak a népgazdaságnak. A budapesti megyei bíróság *Varga Ferencet* és *Szabó Tibort* hatévi börtönre, *Katona László* kocsirendezőt ötévi, *Fekete II. Sándor* mozdonyvezetőt négyévi, *Juhász József* MÁV-alkalmazottat, *Vasereczky József* kocsikísérőt, *Porubszky Mihály* tolatásvezetőt, *Mile Lajos* kocsikísérőt, *Borhi Antal* tolatásvezetőt és *Juhos János* kocsirendezőt három-háromévi, Buzás István kocsirendezőt kétévi, *Galló János* MÁV-alkalmazottat pedig egyévi börtönre ítélte. *Laukó István* vádlott orgazdaság bűntettéért tízhónapi börtönt kapott.

Ezek az elítéltek galádul visszaéltek a nép bizalmával, ügyük komoly tanulság: felvilágosító munkánk még nem harcol elég erélyel a multrendszer maradványai ellen, amely megnyilvánul egyes dolgozóink gondolkodásmódjában és mint a vizafogói eset bizonyítja, cselekedeteiben is.

Politikai munkánknak sokkal közelebb kell kerülnie a dolgozók mindennapi életéhez, hogy meglássák közvetlen környezetükben is azokat a fegyelmezetlenségeket, amely ellen harcolniok kell a munka megjavításáért és saját érdekükben is. A nép jólétének, a vasutasok életszínvonalának további emelése szoros kapcsolatban van a munkafegyelem megszilárdításával, amely nélkül elképzelhetetlen a tervek teljesítése, a kormányprogramm megvalósítása.

KORSZERŰ ÚJ MOTOROSVONATUNK, A „HARGITA"

Háromrészes, bordószínű, gyönyörű motorosvonat áll indulásra készen a Nyugati pályaudvar külső vágányán. A *„Hargita"* típusú motorosvonat indul menetrendi- és sebességpróbára. Egy motorkocsi és két mellékkocsi — ebből áll a *Hargita*. A 450 lóerős Ganz—Jendrassik-rendszerű Dieselmotor hajtja felbúg és a vonat lassan kigördül az állomásról. A technikusok szinte odatapadnak a vezetőállás műszerfalához. Izgalmas percek következnek. Vizsgázik a vasút új büszkesége, a *Hargita*. A sebességmérő mutatója előrelendül: 90—100—110, végül 120 kilométernél megáll a mutató. Mint valami táltos paripa, úgy vágtat a *Hargita* próbaútján Debrecen, azután Nyíregyháza felé. Az állomásokon hatalmas porfelleget ver fel a szaguldó vonat.

A vonat indítását és a sebességi fokozatok kapcsolását automata végzi. A vezető csak nyersolaj adagolásával szabályozza a vonat sebességét. Ez a korszerű Robot-berendezés lehetővé teszi, hogy a motorvezető fokozottabban ügyelhessen a pályára, a jelzésekre.

Vághegyi Károly elvtárs a KPM I/7/A. helyettes vezetője irányítja a próbát. Éberen figyeli a felvillanó apró piros lámpákat, melyek a motor elektromos agyát, a 15 vezérlőszelepet ellenőrzik. Rendben megy minden.

Jelenleg egy motorkocsiból, két mellékkocsiból áll a szerelvény. Májusban még egy motorkocsival bővül a *Hargita*. Akkor már a motorvezető elektronikus úton egyidejűleg működtetheti a második motorkocsi megfelelő berendezését.

A motorkocsiban 55 ülőhely van, az egyik pótkocsiban van a 32 személyes étterem. A második pótkocsiban 54 kényelmes párnás ülőhely van, a falakat pedig hazánk legszebb tájain készült felvételek borítják.

Az utasok kényelmét ezenkívül melegvíz-fűtés és légszűrővel ellátott szellőzőberendezés biztosítja.

A *Hargita*-motorosvonat, amely az ötéves terv keretében készült el, a közeli hetekben már részt vesz a Budapest—Nyíregyháza közötti rendes utasforgalom lebonyolításában.



A KONGRESSZUSI VERSENYBEN
már több mint 50 százalékkal csökkentették a villamosmozdonyok várakozási idejét
A KELENFÖLDI VASUTASOK

A kelenföldi pályaudvarnak igen nagy szerepe van Budapest ellátásában. Már a korahajnali órákban sűrű egymásutánban érkeznek ide a gyorstehervonatok élelmezési cikkekkel, különféle nyersanyagokkal, élőállatokkal megrakva. A dunántúli bányák szene ezen az állomáson keresztül jut el rendeltetési helyére. Az állomás dolgozóinak jó munkájától sokban függ az, hogy a küldemények továbbítása zavartalan-e vagy sem.

A kelenföldi pályaudvar vasutasai a III. pártkongresszusra készülve az üzemek, ipartelepek jobb vasúti kiszolgálását, s ezen belül elsősorban a teherforgalom gyorsítását tűzték célul maguk elé. Amikor felajánlásaikat megtették, mindenekelőtt a gyakorlati élet tapasztalatait tartották szem előtt. Tisztában voltak azzal, hogy az állomás életében a legdöntőbb tényező:

a villamosmozdonyok fordulóidejének rövidítése

és a gyorstehervonatok menetrendszerinti közlekedésének biztosítása.

A kongresszusi versenyszakasz kezdete előtt a szerelvényekkel érkező villamosmozdonyok nem egyszer 40—50 percet is ácsorogtak az állomáson tétlenül, miközben motorjuk fogyasztotta az áramot. A pályaudvar kollektívája éppen ezért elhatározta, hogy ezt a hosszadalmas ácsorgási időt — különös tekintettel az áramtakarékosságra — a kongresszusi versenyben legalább 20 percre leszorítja. Az ígéretet tettek követték. Azóta lényegesen szorosabbá vált a kapcsolat az állomás forgalmi szolgálattevői és a menetirányítók között. A befutó szerelvényeket rendszeresen várja egy-egy kocsirendező, aki érkezés után a villamosmozdonyt azonnal „leakasztja" és egy szabadvágányra irányítja. Innen a vontatót rövidesen egy újabb indulásra váró — szerelvény elé állítják. Az eredmény nem maradt el, mert február 1-től mostanáig a villamosmozdonyok átlagos fordulási idejét sikerült 18 percre, tehát több mint 50 százalékkal lerövidíteni. A fordulóidő meggyorsítása különösen jelentős azért, mert így lehetővé vált, hogy Budapest-Kelenföld és Tatabánya között három rakott szénvonattal és két üres szerelvénnyel több közlekedjék naponta.

Az állomás forgalmi dolgozói a pártkongresszus tiszteletére megfogadták, hogy a különböző irányból érkező gyorstehervonatok részére biztosítják a késedelemnélküli „bejárást". Ennek elengedhetetlen előfeltétele, hogy mindenkor legyen szabadvágány, illetve ezt megelőzően zöld út. Gondoskodni kell arról, hogy a gyorstehervonatok érkezésének idején a fogadóvágányokon más szerelvény ne tartózkodjék. A forgalmi dolgozók szorosabb együttműködése ezen a téren is sikerre vezetett. A kongresszusi versenyszakasz kezdetétől ezideig a pályaudvarra érkező gyorstehervonatok mintegy 75 százaléka feltartóztatás nélkül behaladhatott az állomásra. Emellett december és január hónapokhoz képest a gyorstehervonatok részére összeállított szerelvények menetrendszerinti tartózkodási idejét is megrövidítették és az elmult hónap alatt nem fordult elő, hogy a menetrendben előírt időt túllépték volna, ami az előző két hónapban gyakori eset volt.

Százágyas vasutasgyógyház épül Hévizen

A kormányprogramm keretében százágyas reuma-szanatórium épül a vasutas dolgozók részére *Hévizen*. A hévizi vasutas gyógyház a legnagyobb kényelmet biztosítja majd, a többi között *a gyógyvizet közvetlenül a szanatórium fürdőjébe, illetve gyógymedencéjébe vezetik be.* Az új, nagyszabású szociális létesítmény terveit a *Vasúttervező ÜV* készítette. A hévizi vasutas gyógyház helykijelölési eljárását március 3-án hajtja végre a 6. szakosztály s rövidesen megkezdik az építkezést.

A guritódomb irányítófülkéjében



Rákosrendező pályaudvar guritódombján a legzordabb téli időben sem szünetel a munka. Képünk: Katona Ferenc guritós váltókezelő munka közben. (Magyar Fotó — Vadas Ernő felv.)

Villamosmozdonyok szalagszerű előállítása a Szovjetunióban



A novocserkaszki villamosmozdony-gyárban szalagszerű gyártási módszerrel készülnek a hatalmas elektromos mozdonyok. Képünkön az egyik kifutásra kész mozdonyon az utolsó szerelési munkálatokat végzik.

(Press Fotóagentsztvo felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★



A VASUTAS DOLGOZÓK FELADATAI a mezőgazdaság segítésében

A mezőgazdaság fejlesztésével kapcsolatos párt- és kormányhatározat nagy megértésre talált az egész dolgozó nép és közte a vasutasok között is. Ezt a helyeslést mutatja, hogy a vasút üzemeinek dolgozói — fizikai dolgozók és műszaki értelmiségiek egyaránt — például Miskolcon, Sátoraljaújhelyen, Celldömölkön és Debrecenben műszaki segítséget nyujtanak a gépállomások erőgépeinek megjavításához. Ez a lépés azonban még csak a kezdet. A mezőgazdasággal kapcsolatos határozat végrehajtása során sokkal több segítséget vár a falu a vasutas dolgozóktól.

Milyen feladatok állnak a vasutas dolgozók előtt a mezőgazdaság segítése során?

Nagy lendülettel folyik az ország számos gyárában és üzemében a mezőgazdasági gépek gyártása. A vegyiművek is fokozzák teljesítményeiket, két és félszer több pétisót termelnek a mezőgazdaság számára. Az állami gazdaságok, magnemesítőtelepek, nagymennyiségű nemesített vetőmagot, tenyészállatot juttatnak majd a termelőszövetkezetek és az egyénileg dolgozó parasztok részére. Mindezek megkövetelik, hogy a vasút is felkészüljön a fokozott mennyiségű mezőgazdasági gép, nemesített vetőmag, műtrágya, tenyészállat elszállítására.

A pártszervezetek fontos feladata, hogy e követelmények elvégzésére mozgósítsa a dolgozókat. Magyarázzák meg a dolgozóknak, hogy fordítsanak fokozottabb gondot a vasútra feladott mezőgazdasági termelvények, darabáruk szállítására, időben továbbítsák az élőállattal megrakott kocsikat, nehogy a vesztegelések miatt elhullást, súlyveszteséget okozzunk az állatoknál.

Most, a tavaszi munkák megindulásával nagy mennyiségben kerül szállításra a vetőmag és műtrágya. Ha mindezeket a vasút időben szállítja rendeltetési helyére, akkor hatása mutatkozik majd az idei terméseredményekben is. Már pedig, ha gazdagabb termést takarítunk be, akkor tovább javul a dolgozó nép, közte a vasutasok életszínvonala.

A vasutas dolgozókra a szállítás megjavítása mellett még szebb és magasztosabb feladat is hárul: a falu társadalmi és politikai életébe való bekapcsolódás. A pártszervezetek sokat tehetnek annak érdekében, hogy a vidéken lakó vasutas dolgozók tevékeny részesei legyenek a falu társadalmi és politikai életének, lelkes agitátorai a Központi Vezetőség és a minisztertanács határozata végrehajtásának. A falun élő kommunista vasutasok tartsanak felolvasásokat, kisgyűléseket a termelőszövetkezetek tagsága és az egyénileg dolgozó parasztok között, ezzel elősegítik a falu dolgozóinak politikai nevelését. Kapcsolódjanak be ebbe a munkába a pártonkívüli vasutas dolgozók is, folytassanak egyéni agitációt lakóhelyükön a faluban. Ezért szükséges, hogy a pártszervezetek segítsék a vidéken lakó vasutas dolgozókat abban, hogy állandó kapcsolat épüljön ki a falu dolgozóival. Biztosítsanak számukra kellő politikai tájékoztatást, mind a nemzetközi helyzet, mind a napi politikai eseményekről.

A vidéki állomások is segíthetik a termelési agitációval a mezőgazdaság fejlesztésének programmját. A várótermek igen alkalmas helyek a parasztok legjobbjainak népszerűsítésére, képek, falitáblák segítségével. Az állomásokon megfordul az egész község és az ott elhelyezett rajzok és írásos agitáció serkentőleg hatnak a földeken folyó szocialista munkaverseny további kiszélesítésére.

A vasutas dolgozóknak számos lehetőségük van arra, hogy segítsék a mezőgazdaság fejlesztését, a falvak dolgozóit. Gondoljanak mindig a Központi Vezetőség és a minisztertanács határozatára, amely többek között kimondja:

„A mezőgazdaság fejlesztése egész népünk közös ügye. A jólét további emelése a dolgozó nép, a munkásosztály, a dolgozó parasztság, az értelmiség kezében van letéve, munkájától, szorgalmától függ sikeres megvalósítása."

Kiss István,
a Vasútpolitikai Főosztály munkatársa

Mi hátráltatja a hatvaniak munkáját

Nagyrészt Hatvan állomás jó munkájától függ a nógrádi szénmedence és ipari üzemeinek üres teherkocsikkal és nyersanyaggal való ellátása. Rendkívüli jelentősége van a főváros és a borsodi szénmedence, valamint az ottani hatalmas üzemek közötti szállításokban is. Az állomás eddigi jó munkáját bizonyítja, hogy 1953-ban kétszer nyerte el az élüzemjelvényt, majd a minisztertanács és a SZOT vándorzászlóját. A sajtó és a rádió rendszeresen foglalkozott Hatvan állomás termelési eredményeivel és a dolgozók kiváló munkájával.

Mindez a multé. Nap, mint nap a feloszlatott vonatok tömegei ácsorognak Hatvan állomás körül. Mi az oka ennek a látszólagos visszaesésnek? Az ottani dolgozók versenylendületében, a helybeli párt- és szakszervezet munkájában nem történt lényeges változás, sőt javulás van. A hibák mégis fennállnak, pedig a hatvani vasutasok minden erejüket megfeszítik, hogy jó hírnevüket fenntartsák. Tehát nem a vezetőkben és a dolgozókban van a hiba.

A hatvani vasutasok munkáját az hátráltatja, hogy a MÁV Budapesti Igazgatóság III. és IV. osztálya többszöri kérésük ellenére sem biztosítja a Hatvan—Budapest és Szolnok felé induló irány- és közvetlen tehervonatokhoz a mozdonyokat. Emiatt már két hónap óta a hatvan—kisterenyei és a hatvan—miskolci vonalon torlódik az elegy a sok feloszlatott és gépre váró vonat miatt. Többszázra rúg az ácsorgó, főleg szénnel rakott kocsik száma is. Hiába akarjuk a Rákos és Szolnok felé induló tehervonatokat saját gépeinkkel elvinni. Nem támogatnak bennünket, mert Rákosról sokszor úgy elterelik mozdonyainkat, hogy azok csak három-négy nap mulva térnek vissza Hatvanba. Az elegytovábbításnak ez a módja nem tartható fenn tovább, mert ez nem szolgálja a népgazdaság érdekeit és a munkaverseny lendületét ássa alá.

Ezúton szólítjuk fel a budapesti igazgatóság III. és IV. osztálya dolgozóit, hogy a feloszlatott vonatok gyors továbbítására és a tarthatatlan állapot megszüntetésére hathatós támogatást adjanak.

Makó Imre
menetirányító csoportvezető, Miskolc,

Bodnár József
forgalmi csoportvezető, Hatvan állomás patronálója

A pártvezetőségválasztás HÍREI ☆

Pécs állomáson és fűtőházban a fallúlsáz szerkesztőbizottsága a pártvezetőségválasztás segítése érdekében új rovatot nyitott a fallujságon. Címe: „A pártvezetőségválasztás hírei." Ebben a rovatban a választásra vonatkozó fallújságcikkek jelennek meg és a dolgozók véleménye, javaslatai az új vezetőség összetételére vonatkozólag.

●

Rővári Mátyás, Komló állomás alapszervezeti titkára nem tulajdonított nagy jelentőséget a vezetőségválasztás fontos eseményének. Még a politikai osztály körlevelét sem olvasa el és nem készítette elő a vezetőséget az előttük álló feladatra. „En úgy gondoltam — mondotta Rővári elvtárs — hogy nem hivok össze semmiféle értekezletet, majd menet közben ismertetem a feladatokat." Az ilyen felelőtlenség gyengíti a pártszervezetet és azt mutatja, hogy a párttitkár nem értette meg, milyen nagyjelentőségű az a határozat, melyet a Központi Vezetőség hozott a pártvezetőségek ujjávalasztására.

(Várnai László tudósítónktól.)

●

A szegedi MÁV-igazgatóság vezetőségválasztó taggyűlésére lelkiismeretesen felkészültek a kommunisták. Különösen élénk vita alakult ki a jelölőbizottság javaslatai után. A pártlagok a jelölőbizottság javaslatai mellé még több más elvtársat is jelöltek a jelölőlistára.

(Sziládi Sándor levelezőnktől.)

●

Hiba az, ha a vezetőségválasztó aggyűlések csak „befelé" fordulnak és nem mutatják meg a kommunisták előtt álló legfontosabb feladatokat.

A nyiregyházi pályafenntartás III. és a forgalom I., valamint a Járműjavító I. és IV. MDP alapszervezeteinek vezetőségválasztó taggyűlésén a beszámolók nem kellő gonddal készültek el. A pártélet kérdései mellett elhanyagolták a termelés feladatait. Nem foglalkoztak a kongresszusi versennyel, a kommunisták feladatával a forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében és a pártonkívüliek mozgósításával. De nem derült ki a beszámolókból az sem, hogy mit tettek a pártszervezetek a kormányprogramm megvalósítása érdekében, hogyan törődnek a dolgozókkal, milyenek a vasutasok szociális körülményei.

●

Harcos kommunista magatartást tanusítottak a nyirábrányi állomás pártszervezetének kommunistái. Bár a jelölőbizottság javasolta az új pártvezetőségbe Mészár László elvtársat, a taggyűlés komoly vita után a javaslatot nem fogadta el. Az elvtársaknak az volt a véleményük, hogy Mészár elvtárs nem elég harcos, sokszor hasonlít a magyar népmesék „Bólogató bánosához". A párttagok azt mondották: az ilyen elvtárs nem lesz képes arra, hogy harcoljon a határozatok végrehajtásáért, a dolgozók jogos panaszainak orvoslásáért.

●

Azoknál a pártszervezeteknél, ahol a vezetőség beszámolója helyesen foglalkozott a termelés feladataival is, már a taggyűlésen komoly munkavállalások történtek a pártkongresszus tiszteletére. Például Vásárosnamény pályafenntartási pártszervezetének taggyűlésén a kommunisták kezdeményezésére vállalták, hogy március 20-ra befejezik első negyedévi tervüket. Debrecenben a VI. pályamesteri szakasz taggyűlésén a vágánygépkocsivezetők vállalták, hogy a mezőgazdaság segítése érdekében megjavítják a derecskei gépállomás cséplőgépét.

●

Még gyakran előfordul, hogy a taggyűlés elnöke nem áll feladata magaslatán. A taggyűlés elnöke rendkívül fontos feladatot teljesít. Irányitástól nagy mértékben függ, hogy hogyan érvényesül a taggyűlésen a pártdemokrácia. A záhonyi átrakó III. alapszervezet vezetőségválasztó taggyűlésének elnöke nem ismerte feladatát és igy megfeledkezett a nagygyűlésnek arról a fontos feladatáról, hogy küldötteket válasszanak a pártértekezletre. Csak a politikai osztály munkatársának felszólalása hivta fel a figyelmet, hogy milyen nagyjelentőségű feladatot kell még a taggyűlésnek teljesiteni.

(Diczig István levelezőnktől.)

●

A budapesti igazgatóság pártbizottságának tagjai nagy gonddal foglalkoznak a vezetőségválasztó taggyűléseken megválasztott küldöttekkel. Elbeszélgetnek az elvtársakkal, megmagyarázzák nekik, hogy milyen fontos feladatot fognak teljesíteni a pártbizottság megválasztásánál. Felhívják a figyelmüket arra is, hogy beszélgessenek el a párttagokkal és pártonkívüliekkel, ismerjék meg azok észrevételeit, javaslatait, hogy minél felkészültebben vehessenek részt a pártélet előttük álló nagy eseményén.

A VASÚTI FŐOSZTÁLYON

(A Vasúti Főosztályon meglehetősen hozzáértő nyújtják a vezetőségválasztó taggyűléseket. A 9. szakosztály például délután három órától éjfél után fél kettőig tartott taggyűlést.)



Szabó elvtárs: Lekéste a vonatot Kovács elvtárs, vagy világháborúba útra indul?

Kovács elvtárs: Szó sincs róla. Vezetőségválasztó taggyűlésünk lesz...

NEMZETKÖZI hírek

SZOVJETUNIÓ

A szovjet vasutak rádiószolgálata

A Minszk—Moszkva közötti vasútvonal egyik kis állomásán hosszú teherszerelvény halad át. Az állomásfőnök tisztelegve áll a vágányok mellett és néhány perc mulva a hosszú szerelvény újra teljes sebességgel száguld az éjszakában. Váratlanul kód ereszkedik a vidékre, egyre sűrűbb lesz s a mozdony fényszórója nem hatol messzebbre néhány méternél. A szerelvény mégsem lassit. A mozdonyvezető jól tudja, hogy *a rossz látási viszonyok ellenére teljes biztonsággal haladhat. Az automatikus jelzőberendezések* azonnal megállitanák a vonatot, ha nem venné észre valamelyik szemafor „megáll"-jelzését.

Néhány perc telt el csupán azóta, hogy a szerelvény maga mögött hagyta a kis állomást, a mozdonyvezető éppen cigarettára gyujt, amikor a mozdonyon lévő hangszóró megszólal: *„Figyelem! Figyelem! 2581-es szerelvény vezetője, figyelem! Álljon meg azonnal! A hetedik kocsival valami nincsen rendben!..."*

A vonat lassan megáll. Az imént elhagyott kis állomás főnöke rendellenességet tapasztalt az áthaladó szerelvényen, rádió útján *lokalizálta* és ezzel talán éppen a kisiklástól mentette meg.

Ilyen berendezések védik a szovjet vonatok biztonságát. A mozdonyokra szerelt rádióadó- és vevőállomások konstrukciójuknál fogva ellenállnak az állandó rázkódtatásoknak, a nedves levegőnek és a nagy hőmérsékleti ingadozásoknak. A készülékek hatósugara korlátozott ugyan, a vonatok azonban ennek ellenére igen nagy távolságokra képesek összeköttetést teremteni. A szovjet vasutaknál ugyanis *kombinált telefon- és rádióösszeköttetést alkalmaznak.* Ez azt jelenti, hogy a mozgásban lévő vonat rádióösszeköttetést létesit a legközelebbi állomással, amely a felvett beszélgetést telefonon akár száz kilométer vagy még annál nagyobb távolságra is továbbítja.

De ugyanez fordítva is lehetséges. A forgalom biztonsága felett őrködő vasutasok automatikus telefonösszeköttetésben állnak mintegy 100—160 kilométeres körzeten belül valamennyi vasúti állomással. Pontosan ellenőrizni tudják, melyik szerelvény hol jár és ha szükséges, beszélhetnek a mozdonyvezetővel is, hiszen a legközelebbi vasútállomás — amelylyel telefonon beszélnek — rádióösszeköttetést létesit a szerelvénnyel. Ugyanigy beszélhetnek egymással a különböző vonatok vezetői is.

Személyszállító vonatoknál a rádióberendezés *az utasok kényelmét* is szolgálja. A közeli vasútállomás, amely rádión beszél a szerelvénnyel, ugyanis interurbán összeköttetést létesit bármely szovjet város telefonelőfizetőjével. A Moszkvába robogó vonat utasa tehát kényelmesen beszélgethet fülkéjéből *Kalinin, Leningrád,* vagy *Kiev* bármelyik városi telefonállomásával.

FRANCIAORSZÁG

A szélvihar lesodort a töltésről egy vonatot

A Lyon közelében lévő Amperieu—Culoz vonalon nemrégiben olyan vihar tombolt, hogy a szél egy mozdonyt és több kocsit lesodort a töltésről.

ANGLIA

„Kivételes intézkedések" a kenyai vasútvonalakon

A londoni rádió jelentése szerint a kenyai angol gyarmati hatóságok *„kivételes intézkedéseket"* léptettek életbe a kenyai vasútvonalakon. A jelentés szerint *„a biztonsági erők tagjai felhatalmazást kaptak arra, hogy bárkivel szemben, aki bizonyos távolságon túl a vasútvonalakhoz közeledik, minden előzetes felszólítás nélkül fegyverüket használhatják".*

Az ÜB-elnökök módszertani továbbképzőjén Balatonbogláron

A magyar tenger most végeláthatatlan pusztasághoz hasonlít. A hatalmas víz, melyet megdermesztett a tél, borzongtató hideget áraszt magából. A sokhelyütt mederfenékig érő jégkéregre méter vastagságban simul a fehér hótakaró... A Balaton téli álmát alussza. De bezzeg nem alszanak a parton vízközelben épült boglári vasutas üdülőben. Itt komoly munka folyik — tanulnak az ország minden részéből érkezett üzemi bizottsági elnökök. Füzetek fölé hajolnak, tanulmányozzák a Munka Törvénykönyvét, szorgalmasan jegyzetelnek az előadásokon és konferenciákon.

A Vasutasok Szakszervezete itt rendezte meg az ÜB-elnökök hatnapos konferenciáját, módszertani továbbképzőjét. Akik most vannak itt, már a hatodik tanfolyam hallgatói, de lesz még egy hetedik konferencia is — s ezzel a legkisebbtől a legnagyobb üzemek, pályamesteri szakaszok, állomások, vonalszakaszok. ÜB-elnökei is résztvettek ezeken a hasznos tanácskozásokon.

Az itt tanuló elvtársak egybehangzóan állítják, hogy munkájuk végzéséhez nélkülözhetetlen segítséget kaptak. A számos előadás különböző témákról — a termelés és munkaverseny kérdéseiről, a bérezésről, a Munka Törvénykönyvéről, a munkavédelemről és munkásellátásról, a társadalombiztosítás kérdéseiről, a kultúra, a sport, üdülés szervezéséről folyt. Egyszóval majdnem mindenről, amit tudnia kell egy üzemi bizottság elnökének, s nemcsak az új elnökök részére adott hasznos tapasztalatokat, hanem a többéves gyakorlattal bíró elvtársaknak is.

Igen helyes volt, hogy az előadásokat konferenciák követték, ahol gyakorlatilag, saját tapasztalataik alapján mondották el észrevételeiket, munkamódszereiket az elvtársak. Sok hasznos tapasztalatot hallhattak az elvtársak *Szanádi Antaltól* a bajai fűtőház, *Nagy Sándortól* a debreceni fűtőház, *Vass Imrétől* Törökszentmiklós állomás üzemi bizottságainak elnökeitől. A konferenciákon számos kérdés vetődött fel a kongresszusi munkaverseny szervezésével, a kiszállási díjakkal, az emberekről való gondoskodással kapcsolatban.

A hat nap elteltével *Borsodi Kálman* elvtárs, Fertőszentmiklós állomás ÜB-elnöke ezeket mondotta: *Mindössze másfél hónapja, hogy az üzemi bizottság elnökének megválasztottak.* Édeskeveset tudtam mostanáig feladatairól. Ez a tanfolyam segített hozzá, hogy világosan megértsem teendőimet, ezt a sokrétű nehéz feladatot. De itt szerettem meg a munkámat is, mert nagyon szép a mi feladatunk: a dolgozó emberek vannak ránkbízva, nekünk kell gondoskodni szükségleteik, igényeik kielégítéséről, szociális ellátottságukról. Számomra az a leghasznosabb, hogy azt is megtanultam: hogyan tudok e követelményeknek megfelelni.

Hasonlóan vélekedett *Kvaka Borbála, Sári Ferenc* elvtárs és még sokan mások. Az üzemi bizottságok elnökei az eltelt hat nap alatt nem üdültek a Balaton partján — de azért emlékezetes számukra az itt töltött idő. Ezt talán legjobban egységes kérésük bizonyítja: rendezzen rendszeresen és lehetőleg minél gyakrabban ehhez hasonló konferenciákat a Vasutasok Szakszervezete, mert ezzel nagy segítséget nyujt felelősségteljes munkájuk végzéséhez.

A „TE-2" típusú új szovjet gázgenerátoros mozdony



A Szovjetunió közlekedési gépgyárai számos újtípusú, nagyteljesítményű villany- és gőzmozdonyt gyártanak. Képünk a „TE—2" típusú gázgenerátoros mozdonyt mutatja be.

(M. Nacsinkin felv.)

1 millió forintos megtakarítás az „ÉPÍTSÜNK JOBBAN ÉS OLCSÓBBAN" mozgalomban



Pártunk III. kongresszusának tiszteletére a 6. D. osztály dolgozói lapunk február 6-i számában felhívással fordultak mindazon szolgálati szervekhez, amelyek résztvesznek a MÁV építőüzemi vállalatok által végrehajtandó beruházási vagy felújítási munkálatokban. Arra kérték őket, hogy csatlakozzanak az *„Építsünk jobban és olcsóbban"*-mozgalomhoz. A felhívás máris nagy visszhangra talált több MÁV üzemi vállalat dolgozói körében.

A MÁV Debreceni Vasútépítő ÜV-nél a felhívás kézhezvétele után felülvizsgálták az 1954. évi tervfeladatokat és megállapították, hogy 12 munkánál, melynek beruházási összege 82 millió forint értékű és tervei máris rendelkezésükre állnak, kellő gondossággal jelentős összeget tudnak megtakarítani. A kongresszusi versenyhez csatlakozott felajánlások alapján az *„Építsünk jobban és olcsóbban"*-mozgalom keretében vállalták, hogy

ez évben egymillióhatvanhatezer forint megtakarítást érnek el.

Azonban, ha a többi munkához is megkapják a terveket, arra számítanak, hogy újabb egymillió forint megtakarítással bővíthetik felajánlásukat.

A MÁV Debreceni Vasútépítő ÜV dolgozói vállalják, hogy ebből az összegből már a III. pártkongresszusig megtakarítanak *211.000 forintot.* A megtakarítás összegét a tervezett és a ténylegesen elvégzett munkák gazdaságosabb kivitelezésével érik el.

A dolgozók kérésére

a megtakarított összeget

szociális célokra használják fel.

Építenek egy szétszedhető és szállítható fürdőhelyiséget. Az V. számú gépesített mozgóosztag részére berendeznek egy fürdőkocsit és az összes laktanyakocsiba beszerelik a gőzfűtést.

A felhíváshoz csatlakoztak a *MÁV Építési Géptelep ÜV dolgozói* is, akik új mozgalmat indítanak: *„Javítsunk jobban és olcsóbban"* jelszóval.

Példát mutatott

Követésre méltó példát mutatott Ózd állomás főnöke nemrégiben. Az Ózdi Kohászati Műveknek küldött 17 vagon szenet Putnokról sürgősen az üzembe kellett volna továbbítani, azonban mozdonyhiány miatt ez nehézségekbe ütközött. A kohóműveknél pedig sürgősen szükség volt a szénre, ezért az üzem felajánlotta, hogy saját mozdonyával is elhozza a szenet, csak engedjék ki a mozdonyt a vonalra és adjanak vezetőt.

Ózd állomásfőnöke, átérezve a helyzet komolyságát, elindult a gyár mozdonyán Putnokról. Két gyári vonatkísérővel együtt az ott vesztegló 17 kocsi szenet időre irányította be a kohóművekbe. Útközben felvették a vonalon lévő többi elegyet is, azonkívül egy feloszlatott vonat négy kocsi élőszállítmányát.

Rigó József
levelező

Landler Jenő halálának 26. évfordulója

Február 25-én volt huszonhat éve, hogy Landler Jenő elvtárs, a magyar munkásmozgalom kiemelkedő alakja meghalt. Landler elvtárs egész életében a munkások, a vasutasok harcának egyik vezetője volt. Szervezte a vasutas dolgozók sztrájkját. Az ő érdeme volt az 1918. évi júniusi nagy sztrájk megszervezése is, amely a vasúti szállítást is megbénította egy időre. Landler elvtársat ezért a magyar burzsoázia börtönbe vetette.

A Tanácsköztársaság idején, mint a Vörös Hadsereg egyik kiváló parancsnoka, fegyverrel a kezében küzdött a magyar proletariátus dicsőséges harcában. Az ő lelkesítő példája nyomán hősiesen helytálltak a magyar vasutasok 1919-ben. A proletariátus harcának, a hazáért való helytállásnak rendíthetetlen hőse volt Landler elvtárs, aki a Tanácsköztársaság bukása után is hatalmas propaganda-, nevelő- és szervezőmunkát végzett az illegális kommunista pártban.

A magyar vasutas dolgozók hálával, megbecsüléssel, szeretettel emlékeznek a nagy forradalmárra. Halálának évfordulóján kegyelettel adóztak Landler Jenő elvtárs emlékének s harcos, önfeláldozó élete példaként áll előttük a szocializmus építéséért vívott küzdelmükben.

Különleges vasútműszaki megoldás a sztálinvárosi óriáskohó kiszolgálásánál

Vasárnap helyezik üzembe iparunk új büszkeségét, a sztálinvárosi óriáskohót. A kohó kiszolgálása a vasutat is hatalmas, eddig nem látott feladatok elé állította. A vasútnak különleges berendezéseket kellett építenie. Elsősorban a nagy terhelésnek megfelelően 40 tonna tengelynyomású, megerősített felépítményekre volt szükség. Ugyanilyen terhelésre kellett megépíteni a kitérőket is. Különleges felépítményi részeket kellett tervezni és gyártani az üzemi követelményeknek megfelelő, a szabványostól eltérő tengelytávolságok és ezek kettős kapcsolása miatt. Különleges problémát kellett megoldani a *„pódiumon"* (az óriáskohónál levő felemelt térséget nevezik így, ahová az érccel telt kocsik futnak be és ahonnan az ércet a bunkerekbe döntik). Itt különleges technikai eljárással kellett megtervezni és megépíteni a vasút 48 kilogrammos felépítményének a hatalmas daru 80 kilogrammos felépítményével történő átszelését. Ez a néhány adat is bizonyítja, hogy milyen sokrétű feladattal kellett a tervezőknek és a vasútépítőknek megbirkózniok a sztálinvárosi óriáskohó üzembehelyezésével kapcsolatban.

Dolgozóink a menetrendszerinti közlekedés helyreállításáért küzdenek



A téli nehézségek miatt február 3-án életbe léptetett menetrendkorlátozás *február 23-án megszűnt,* az akkor beszüntetett valamennyi vonatot újból forgalomba helyezték és már csak a január 4-én leállított, a hivatalos menetrendben csillaggal megjelölt kevésszámú vonat forgalma szünetel.

Ez a változás növeli a forgalmi szakszolgálat és a vontatás dolgozóinak feladatait. A hőmérő higanyszála ugyan az elmult héten még csaknem állandóan több mint 10 fok hideget mutatott, a nagyméretű havazás azonban megszűnt, ma már a hőmérséklet enyhülésére is mind biztosabban lehet számítani — éppen ezért *előtérbe került a menetrendszerinti közlekedés alapos megjavításának ügye.* A forgalom és a vontatás dolgozóinak fel kell készülniök arra, hogy *a menetrendszerinti közlekedést minél gyorsabban, minél hiánytalanabbul helyreállítsák.* A vontatás dolgozóinak segít ebben a szén minőségének lassú, bár még mindig nem elegendő javulása, a forgalmi szolgálat részére pedig a kereskedelmi szakszolgálat dolgozóinak kell segítséget nyujtaniok *a rakodások meggyorsításával.* A forgalmi szolgálat dolgozóinak arra kell törekedniök, hogy a januárban, februárban feltorlódott, kirakatlan kocsikat erejük megfeszítésével szabaddá tegyék és így a forgalom a mozgást gátló elegytorlódást megszüntethesse. A legfontosabb cél most: megszabadítani a hálózatot a kirakatlan kocsiktól, hogy ne legyen akadálya a munkás-, személy- és gyorsvonatok, s nem utolsósorban a menetrendszerint közlekedő tehervonatok rendességének.

Nehéz feladat ez, különösen ha figyelembevesszük, hogy február második felében a vonatoknak még több mint 30%-a késik. *Márciusban és áprilisban sokat lehet és kell ezen a százalékarányon javítani.* Használják ki dolgozóink a kongresszusi verseny lendületét és úgy tegyék meg felajánlásaikat, úgy versenyezzenek, hogy *a vállalások és azok teljesítése a menetrend vastörvényének helyreállítását is szolgálja.*

Számos élenjáró állomásunk dolgozói felismerték ennek a feladatnak a rendkívüli fontosságát és a menetrendszerinti vonatközlekedés megjavítását állították a kongresszusi munkaverseny középpontjába. *Budapest-Nyugati-pályaudvar* dolgozói például vállalták, hogy a személyszállító vonatok menetrendszerinti indítását a jelenlegi 84 százalékról márciusban 90 százalékra, április 18-ig 97 százalékra, a munkásvonatok menetrendszerinti indítását a jelenlegi 92 százalékról márciusban 96 százalékra, április 18-ig 100 százalékra emelik. *Szombathely*-állomás dolgozói márciusban 90 százalékra, áprilisban 95 százalékra akarják teljesíteni a személyvonatok menetrendszerinti indítását.

Ezeket a példákat kövessék a többi állomás dolgozói is és az idő enyhülésével *mindinkább a menetrend sérthetetlen tekintélyének helyreállításáért dolgozzanak.*

Három állomás versenye a több szénért

A sztálinvárosi óriáskohó üzembehelyezése új, nagy feladatokat ró a pécskörnyéki szén szállításában érdekelt vasútállomásokra. *Komló* és *Pécsbányarendező-állomásra* hárul az a feladat, hogy a pécskörnyéki bányák rakodóterein szénnel megrakott vagonokat minél gyorsabban Sztálinvárosba irányítsák. Komló állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói áléreze a feladat fontosságát pártunk III. kongresszusa tiszteletére párosversenyre hívták ki Pécsbányarendezőt és Sztálinváros állomás dolgozóit.

A komlói dolgozók már eddig is dícséretes példáját adták, hogyan kell gyorsan és jól ellátni első szocialista városunkat szénnel. Az év elejétől február 17-ig 109 vonat helyett 93 vonattal továbbították el 91.864 tonnát, amelyből 14.864 tonna volt a túlsúly. A túlsúlyos vonatok továbbításával 16 vonat és mozdony közlekedtetését takarították meg.

A komlóiaknak a kongresszusra tett vállalásai között szerepel a tolatási idő megrövidítése is. Az év első két hónapjában ezen a téren is kiváló eredményeket értek el, ezt akarják most tovább fejleszteni a kongresszusi verseny lendületével. Az év elejétől február közepéig 28.980 kocsit mozgattak 118.650 perc helyett 103.379 perc alatt. Ez azt jelenti, hogy 3773 kocsinak 15.277 percnyi mozgatási idejét takarították meg. Komló állomás síktolató brigádjai azzel a 254 órányi tolatási idő megtakarítással messze túlszárnyalták vállalásukat.

Pécsbányarendező és Sztálinváros állomás dolgozóinak, akik elfogadták a versenykihívást, nagyon kell igyekezniök, hogy méltó versenytársaik legyenek a komlói dolgozóknak.

Mind több vasúti műhely siet a mezőgazdaság segítségére

Mint már megírtuk, a *Szombathelyi Járműjavító ÜV* az első volt a vasúti üzemi vállalatok között, amelyek segítségére siettek a mezőgazdaságnak. A szombathelyiek — mint jelentettük — a közeli *Gyöngyöshermán* község gépállomásának patronálását vállalták. Ennél a kezdeményezésnél azonban nem álltak meg, azóta még négy gépállomást vettek pártfogásukba; a *vasszilvágyit,* a *lukácsházit,* a *nemeskoltait* és a *felsőbagodit.*

A gyöngyöshermáni gépállomás részére mindjárt 100 órai munkát végeztek el. Ez több traktor s egyéb mezőgazdasági gép kijavítását jelentette. A vasszilvágyi gépállomásról is szombathelyre szállították a hibás traktoralkatrészeket és az egyéb talajművelőgépek elhasznált szerkezeti részeit. A VIII. gépmunkálóosztály kovácsai, lakatosai, gyalusai már el is készültek a javítással. A javításon kívül új alkatrészeket is csináltak a vasszilvágyiaknak. A munkával február 25-ig elkészültek, hogy a tavaszi mezei munkák kezdetére minden gép üzemképes legyen a gépállomáson.

Cserta Miklós vállalati igazgató, *Martinek István* főmérnök, *Menzinger Aladár* párttitkár, *Kovács Lajos* ÜB-elnök és *Cserháti Kálmán* tervcsoportvezető meglátogatták mind az őt patronált gépállomást és érdeklődtek, mivel lehetnek segítségükre. A nemeskoltaiak azt kérték, bocsásson rendelkezésükre a járműjavító két hónapra egy univerzális gépszakértőt, aki irányítani tudja a gépjavítási munkát és maga is részt vesz a javításban. Kívánságuk teljesült: a vállalatvezetőség kijelölte *Kiss János* kazánkovácsot, az üzem egyik legjobb dolgozóját, aki minden gépi munkában jártas és aki szívesen vállalkozott rá, hogy Nemeskoltára megy.

A gyöngyöshermániak szervezési kérdéseikben kértek segítséget. Ezt is megkapták.

Ma már azonban nemcsak a járműjavítók, hanem *a fiókműhelyek és egyéb vasúti műhelyek* is egyre nagyobb számban sietnek a mezőgazdaság segítségére.

A dombóvári fűtőház tanulómühelyének fiataljai olvasták a *„Szocialista vasutért"*-ban a járműjavító dolgozóinak a mezőgazdaság fejlesztése érdekében tett vállalásait, fellelkesültek ezeken a példákon és elhatározták, hogy a III. pártkongresszus tiszteletére ők is elvállalják egy gépállomás patronálását. Megbeszélték a dolgot a DISZ-szervezet vezetőségével és nyomban felajánlották segítségüket *Dalmand* község gépállomásnak. A gépállomás örömmel fogadta segítségüket. A dombóvári ifi-brigád az apróbb lakatosmunkákon kívül 3 darab csépgép-dob, egy esztergapad, egy motordugattyú-persely, egy centrifugál-szivattyú megjavítását végzi el.

A dombóvári fűtőház fiataljainak példája nyomán a *barcsi XX. számú pályamesteri szakasz* dolgozói is elhatározták, hogy kiveszik részüket a mezőgazdaság segítéséből. A barcsi pályafenntartási dolgozók az ország első termelőszövetkezetét, *a barcsi Vörös Csillag* tsz-t patronálják. A pályafenntartási részleg műhelyi lakatos, bádogos, kovács és bognár brigádja gazdasági gépek, kocsik és egyéb eszközök javítását vállalta.

Rákos Műszaki Kocsihivatal dolgozói is örömmel határozták el a párt és a kormány felhívása nyomán, hogy a falu dolgozóinak segítségére sietnek. Felkeresték a *rákoscsabai Micsurin* tsz-t és a vezetőséggel folytatott megbeszélés alapján elhatározták, hogy elkészítik a termelőszövetkezet újonnan épített üvegházának 37 méter hosszú fűtési csőhálózatát és a hozzá szükséges berendezést. Beszerelik és üzembe helyezik a kertészet öntöző-csőhálózatát és motorikus berendezését. A tanyaközpontban és az épülő száz férőhelyes tehénistállóban ugyancsak elvégzik a vízvezetékszerelést. *Egy nyolc főből álló brigád az üvegház szerelési munkáit be is fejezte és ezzel lehetővé tette, hogy a tsz korán tudjon szállítani primőröket a budapesti piacra.*

A dolgozók egészségéért



A legkorszerűbb felszerelésű fogászati rendelőkben kapnak gondos kezelést a vasutas dolgozók.

(Kovács G. felv.)

A TAVASZI  PÁLYAFENNTARTÁSI MUNKÁK KÜSZÖBÉN

A téli forgalom rendkívüli nehézségeinek legyőzéséből a pályafenntartás-dolgozók is alaposan kivették részüket. Derekas munkát végeztek a Józsefvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói is. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy *Budapest-Keleti*-pályaudvaron, *Kőbánya-felsőn,* a *Józsefvárosi-pályaudvaron,* ahol pedig a nehézségek igen nagyok voltak, a pályafenntartás hibájából egyetlen órára sem szünetelt a forgalom.

A pályafenntartás igazi nagy munkája azonban ezután következik. Az olvadás megindulásával nyomban hozzá kell kezdeni a tavaszi pályafenntartási munkákhoz, a talpfacseréhez, az átszegelésekhez, a szabályozáshoz stb.

A Józsefvárosi pályafenntartási főnökség jól felkészült a tavaszi munkákra. A február 19-én megtartott pályamesteri értekezleten a létszámot úgy osztották el a felépítményi szakaszok között, hogy a legszükségesebb munkák elvégzésére mindenütt elegendő ember jusson. A kisebb forgalmú aszód—balassagyarmati vonalról átcsoportosították a munkaerőt a budapest—hatvani vonalra, ahol a nagy tavaszi és nyári szállítások megindulásának idejére elsősorban fontos a forgalom biztonságos fenntartása. Gondoskodás történt róla, hogy a munkálatok megkezdésére az anyag a helyszínen mindenütt rendelkezésre álljon.

Az idei tavaszi munkák egyébként új módszer szerint kezdődnek a Józsefvárosi pályafenntartási főnökség szakaszain: a fenntartás megjavítása érdekében április 1-től valamennyi szakaszon alkalmazzák a IX. pályamesteri szakaszon kísérletképpen tavaly bevezetett és jól bevált *kisbrigád-rendszerű fenntartást,* az eddig ugrásszerű fenntartás helyett. Az újrendszerű munka kisebb létszám mellett is lehetővé teszi a jobbminőségű, eredményesebb pályafenntartást, mert érdekeltebbé teszi a munkában a dolgozókat, és jobban megismerteti velük munkaterületüket.

Másik újítást is bevezetnek a józsefvárosiak a tavaszi munkák során. *Halász Lajos* műszaki főintéző kezdeményezésére egy minőségi ellenőrzőbrigád időnként meglátogatja a felépítményi munkákat és ellenőrzi, hogy az elvégzett munka megfelel-e az előírt minőségnek. A minőségi ellenőrzőbrigád három tagból: egy mérnökből, egy vonaltisztviselőből és egy előmunkásból áll.

A Józsefvárosi pályafenntartási főnökség *forgalmi dolgozót* is jól felkészültek a tavaszi forgalom lebonyolítására és arra törekszenek, hogy az április 10-én életbelépő új utasításból eredményesen vizsgázzanak.

Az „ötszázas"-brigád készül a kongresszusra



Takács Zoltán, a Hámán Kató fűtőház ostahanovista mozdonyvezetője és brigádja eddig is kiváló eredményt ért el az „500-as" mozgalomban. A pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy eddigi napi 306 kilométeres átlagteljesítményét 220 kilométerre emeli és szántervét négy százalékkal túlteljesíti. Képünkön a brigád tagjai: Takács Zoltán, Barkos Ferenc és Szirodai Lajos fűtők. Jobboldalon — ceruzával a kezében — Demecs István vezetőfő mozdonyfelvigyázó.

(Magyar Pál — Vadas Ernő felv.)

Kongresszusi vállalásán dolgozik az ifi-brigád



Gutner József ifi-brigádja az Északi Járműjavító ÜV X. osztályán egy rádiósmozdony szerelését, valamint egy elektromos olvasztókályha elkészítését vállalta terven felül a kongresszus tiszteletére.

(Kovács G. felv.)

Vasutas fiatalok a versenyben

A kongresszusi versenyben résztvevő vasutasfiatalok száma napról napra növekszik. Bátaszék fűtőház DISZ-fiataljai a pártkongresszus tiszteletére versenyre hívták ki a kaposvári és a barcsi fűtőház fiataljait. A verseny első feltétele, hogy a *DISZ-fiatalok átlagteljesítése 110 százalékos legyen.* Az ifi mozdonylakatosok vállalták, hogy minőségi munkát végeznek és visszatérő munkájuk nem lesz. A DISZ politikai iskolán a lemorzsolódásokat megszüntetik. *Thury János* ifjúmunkás esztergályos versenyre hívta ki az igazgatóság területén lévő valamennyi ifjúmunkás esztergályost.

A hatvani fűtőháznál nagy lendülettel folyik a fiatalok versengése. *Zalai II. András* diszista, jelvényes sztahanovista, lövettyűlakatos 140 százalékos vállalást tett a kongresszus tiszteletére, ezt 196 százalékra teljesítette. *Pintér István* mozdonylakatos 120 százalékos vállalásával szemben 151 százalékot teljesített. *Fehér István* mozdonylakatos teljesítése 160 százalék a vállalt 120 százalékkal szemben.



Látogatás a Vasútépítő Lokomotív jégkorcsolyázó-szakosztályánál

A január végén megtartott 1954. évi műkorcsolyázó országos bajnokságok során kiemelkedő eredményt értek el a Vasútépítő Lokomotív versenyzői. Két első, két második és egy harmadik helyezésük bizonyítja, hogy a vasutas versenyzők ma már a korcsolyázás terén is igen jól megállják helyüket.

A kitűnő eredménnyel kapcsolatban felkerestük a Vasútépítő Lokomotív Sportegyesület vezetőjét, *Simon Béla* elvtársat, aki elmondotta, hogy a Vasútépítő Vállalat Sportegyesülete mindössze két esztendeje áll fenn és ez alatt az idő alatt is sikerült komoly eredményeket felmutatnia. NB I-es férfi asztalitenisz csapatuk, továbbá férfi és női tenisz-csapatuk van. A legeredményesebb szakosztály azonban a meglévő tíz közül: *a korcsolyázó szakosztály.*

Lássuk, kik érték el a fenti kiváló eredményeket. Elsőnek kell megemlíteni a 16 éves *Szenes Istvánt,* aki tavaly megnyerte a bajnokságot. *Czakó György,* a nemzetközi klasszist képviselő élversenyző távollétében az idén viszont mindössze néhány tizeddel maradt mögötte és végzett a megtisztelő második helyen. *Szenes István* a jövő nagy reménysége és a magyar műkorcsolyázó sport nagy ígérete. Rövidesen a legnagyobb megtiszteltetésben részesül, ami sportolót érhet:

tapasztalatcserére Moszkvába utazik

és együtt gyakorol majd a világhírű szovjet műkorcsolyázókkal.

A két első helyet *Gyulai Katalin* és *Moldoványi Margit* érték el. *Gyulai Katalin,* aki igen tehetséges, megnyerte Magyarország 1954. évi országos ifjúsági női műkorcsolyázóbajnokságát. A 14 éves *Gyulai Kati* ugyancsak az utánpótlás egyik sokat ígérő tagja. *Moldoványi Margit* biztos fölénnyel nyerte meg a II. osztályú női bajnokságot. Most 18 éves, de „idős kora" ellenére tőle is még igen sokat várnak a szakértők. A II. osztályú táncbajnokságban a *Hajós—Szőke* Lokomotív-pár értékes második helyezést ért el. *Hajós elvtárs a Landler Művek szerelője. Munkáját kifogástalanul végzi el és emellett rendszeresen szakít időt az edzésekre* — ezeket már *Botond Györgyi,* a sokszoros magyar bajnoknő, a vasutas versenyzők edzője mondotta. Rendkívül boldog, hogy tanítványai ilyen szépen szerepeltek és „*kiugrottak*". Különösen *Szenes Istvántól* várnak még sokat, vele naponta két órát foglalkozik. Komoly tehetség még a 15 éves *Vásárhelyi Pál,* aki az ifjúsági fiúbajnokságban a harmadik helyet érte el.

Botond Györgyi elmondotta végül, hogy a Vasútépítő Lokomotív versenyzőinek szép szereplése következtében lehetőség van arra, hogy még ez évben a vasutas dolgozókat és gyermekeik nagy tömegét oktassák a versenyszerű korcsolyázásra. Erre a célra az egyesület külön edzőt szerződtetett, de foglalkozni fog az „*ujoncokkal*" *Botond Györgyi is.* Jégbérletet az egyesülettől kap mindenki, teljesen ingyen.

Íme így dolgozik egy eredményes Lokomotív sportkör. Jó munkájukról példát vehet sok sportkörünk.

Vándor Pál.

HÍREK

— *A MAGYAR-SZOVJET BARÁTSÁGI HÓNAP alkalmából a szovjet-magyar barátsági szerződés 6. évfordulójának megünneplésére gyűltek össze február 23-án a Vasúti Főosztály dolgozói és hozzátartozóik a MÉMOSZ-székház kultúrtermében. Csanádi György elvtárs, a MÁV vezérigazgatója ünnepi beszédében meleg szavakkal emlékezett meg a Szovjetunió segítségéről és arról, hogy milyen mérhetetlen értéket jelent nekünk a Szovjetunió barátsága. A nagy számban jelenlévő főosztályi dolgozók és hozzátartozóik a beszéd elhangzása után lelkesen éltették a szovjet-magyar barátságot. Az ünnepi estet kultúrműsor zárta be, amelyen elsővonalbeli fővárosi művészek léptek fel.*

— **A BEV Pályafenntartási Főnökség** dolgozója, Szabó I. András csoportvezető február hó 6-án Mogyoród és Szilasliget állomások között, a vonaton utazva, rendellenességet észlelt a pályán. Ezt a legrövidebb időn belül jelentette a cinkotai 1. pályamesteri szakasz vezetőjének, aki a hiba okának kinyomozására Pásztor Lajos pályaőrt küldte ki a vonalra. Pásztor Lajos a jelzett vonalszakasz 239—240. szelvényében 53 centiméteres sintörést fedezett fel. Az időben alkalmazott vágányzárral és síncserével esetleges súlyos balesetnek vették elejét. A MÁV budapesti igazgatósága az éber dolgozók jó munkájának elismeréséül Szabó I. András csoportvezetőt 1000 forint, Pásztor Lajos pályaőrt pedig 400 forint jutalomban részesítette.

— *MÁRCIUS 1-ÉN ÉLETBELÉP A JUTALMAZÁSI RENDSZER, amelyet a minisztertanács az elmult évben hozott nagyjelentőségű határozatában a vasúti kocsik kirakásának meggyorsítására és a fuvarozási tervek teljesítésének érdekében vezetett be. Az első jutalmak kifizetésére áprilisban kerül sor a márciusi eredmények alapján. A jutalmakat a MÁV adja. A jutalmakból a fuvaroztató vállalatok fizikai és szellemi dolgozói részesülnek, ideértve a rakodási főnökségek megállapodásszerinti kirakásban résztvevő dolgozóit is. A jutalmak kifizetésének előfeltétele a kirakási idő csökkentése és a havi fuvarozási terv teljesítése.*

— *AZ ÁRAMTAKARÉKOSSÁGI MOZGALOMBA a Szegedi Felépítményi Vasanyagjavító ÜV dolgozói is bekapcsolódnak. Elavult nagy veszteséges villanyhálózatukat 1954-ben felújítják. A pártkongresszus tiszteletére felajánlották, hogy a felújítás terveit április 15-ig elkészítik.*

— *JÓ EREDMÉNYT ÉRTEK EL A SZÉNTAKARÉKOSSÁGBAN Tamasits István mozdonyvezető és Kiss Lajos fűtő, a miskolci fűtőház dolgozói, akik februárban 8 tonna szén megtakarítását vállalták és 18-ig már 9 tonna szenet takarítottak meg. Tóth Károly mozdonyvezető és Makai Károly fűtő, ugyancsak a miskolci fűtőház dolgozói 8 tonnás vállalásukat 18-ig 8.8 tonnára teljesítették.*

TÖBB OLVASÓNK KÉRÉSÉRE közöljük, hogy lapunk február 13-i számában a Pányin elvtársról szóló visszaemlékezés a Népszava Lap- és Könyvkiadó V. kiadásában füzetalakban is megjelent a „Munka hősei" című sorozatban. „Lőcsei János Kossuth-díjas sztahanovista mozdonyvezető" címmel.

Kongresszusi felajánlások túlteljesítéséért küzdenek



Németh Pál Nyugati-pályaudvari kirakóbrigádja vállalta, hogy a kongresszusi versenyben 420 mázsa helyett 480 mázsa árut rak ki egy műszak alatt. Vállalásukat már túlszárnyalták: teljesítményük 500 mázsa.

(Kovács G. felv.)

A szovjet film ünnepén

Évről évre nagyobb érdeklődéssel várják a magyar dolgozók a *szovjet film ünnepét.* Ennek az érdeklődésnek könnyű magyarázatát adni: a magyar mozilátogató közönség megszerette a haladó filmeket, amelyek korunk művészetének legmegkapóbb eszközeivel a ma életét mutatják be, az emberről az emberhez szólnak.

A multban az egyszerű, a dolgozó emberek életétől elvonatkoztatott filmtörténetek — amelyek ráadásul nyiltan vagy burkoltan az elnyomó osztály érdekeit szolgálták — nem sok vonzóerőt jelentettek a legszélesebb rétegek számára. De nem utolsósorban az is visszatartotta a tömegeket a filmek látogatásától, hogy a mozihelyárak aránylag magasak voltak. Például az átlagos vasúti dolgozónak csaknem egynapi keresetét kellett kiadnia egy valamirevaló mozijegyért.

A filmszínházakat ma a vasutas dolgozók is nagy tömegekben látogatják, annyival is inkább, mert felismerték, hogy a haladó filmek nemcsak szórakoztatnak, hanem nagy mértékben fejlesztik politikai és nem egyszer szakmai tudásukat is. Utalhatunk például a „*Teljes gőzzel*" című magyar filmre, amely jól népszerűsítette a nehézsúlyú mozgalmat. A külföldi haladó filmekben is gyakran szerepelnek vasutas dolgozók. A közelmultban készült el a „*Női mozdonyvezetők*" című kínai film, amelynek hősei fiatal kínai lányok, akik nagy akaraterővel és szorgalommal elsajátították a mozdonyvezetés tudományát. Ez a film számos szakmai kérdést is nagy részletességgel vet fel, például bemutatja a mozdonyfűtés technikáját, a mozdony karbantartását.

Teljes mértékben világos tehát, hogy a mozilátogató milliók, köztük a vasutasok tízezrei, rendkívüli érdeklődéssel várják a haladó filmek között is élenjáró szovjet filmművészet új alkotásainak bemutatóját.

A szovjet film ünnepét az idén március 4-től 17-ig rendezik meg, s keretében a szovjet filmművészet hat új, kiváló, színes alkotását mutatják be. A bemutatásra kerülő filmek között szerepel az „*Örs a hegyekben*" című magyarra szinkronizált szovjet filmalkotás, amelynek érdekfeszítő története egy bátor szovjet határőrcsapatnak az ellenséges kémekkel folytatott hősi küzdelmét mutatja be.

Rendkívül érdekes problémát vet fel a „*Visszatért szerelem*" című magyarra szinkronizált színes szovjet film, amely *Nyikolajeva „Aratás"* című világhírű regénye alapján készült. Az ünnepi hét harmadik nagyszabású bemutatója a „*Baráti becsület*" című színes alkotás, egy szovjet katonai iskolába vezeti el a nézőt. Izgalomtól fűtött légkörben, egy amerikai kisvárosban játszódik az „*Ezüstszínű por*" című színes magyarul beszélő film cselekménye. A technika világába vezet el a „*Város a tengeren*" című színes filmalkotás, amely a Kaspi-tengerre épített városról, a várost építő munkások életéről ad rendkívül érdekes beszámolót. Gyermekeknek és felnőtteknek egyaránt maradandó élményt jelent majd a „*Varázsbolt*" című színes szovjet rajzfilmsorozat. A „*Haza dalai*" című színes film az igazi népművészet legszebb alkotásaiból, dalokból, táncokból, kórusokból köt csokrot.

Fenyves Imre

Miért nincs elegendő vényfüzet

Mi, diósgyőri dolgozók már négy hete járunk vényfüzet után. Megpróbáltuk már Miskolcon is, de a válasz egyformán ott is az: nincs, még azt sem tudják megmondani, hogy mikor lesz. Ezzel részünkről a gyógyszervételezés ügye még nincs elintézve. Vényfüzet nélkül beteg gyermekeinknek az orvos nem írhat fel gyógyszert és így gyógyulásuk úgyszólván csak a jószerencsétől függ. Hat gyermekem van és mindig akad köztük egy-egy beteg.

Véleményünk szerint a dolog rendje mégis csak az, hogy Miskolcra és Diósgyőrbe annyi vényfüzetet küldjenek, amennyi szükséges.

Balogh Ferenc
kocsivizsgáló.

Az oktatótiszt

A vasutas holtig tanul, akárcsak a jó pap. Más foglalkozást űző ember is tanul, de ha fejleszteni kívánja szakmai képzettségét, ott heverteti asztalán, éjjeliszekrényén a szakkönyvet, bele-belenéz, olykor búvárkodik is benne, de nemigen írják elő számára, hogy mikor és mit tanuljon, mivel szélesítse szakismereteit, mit elevenítsen fel abból, amit már egyszer megtanult. A vasutasnál más a helyzet, parancsolólag írják elő neki, hogy állandóan tanulni kell, ez szolgálati kötelessége és jól felfogott érdeke.

Ott ül a vasutas az oktatóteremben, fáradt, szeme véres a széltől, a portól, tagjai átfagytak a nagy hidegben, lába

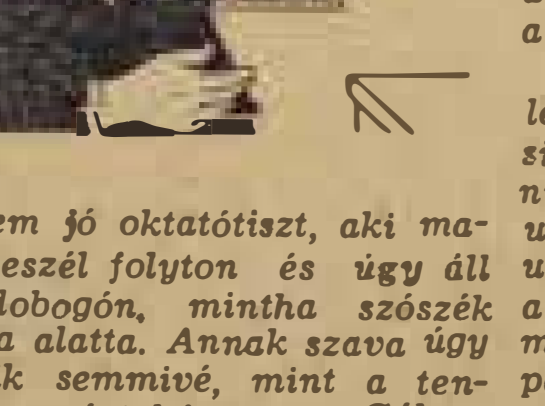


nehéz, régen volt hajnali 3 óra, amikor Adácson, vagy Karácsondon a kicsiny házban kibújt a dunna alól. A vasutas olyan, ha székre ül, már nehezül is a szemhéja, még talán jártában is aludni tud, ha letette a szolgálatot.

Az oktatótiszt végigjáratja tekintetét hallgatóin. Komor férfiak, munkában megkeményedett női arcok néznek vele szembe. Könnyebb a gimnáziumi tanárnak, aki kipihent, rózsás arcú ifjaknak magyaráz. Megkövetelheti, hogy vele szárnyaljon az ifjúság, kövesse a multba, a történelem dicső lapjain, a matézis költői magaslatain, a játékos verssorok ritmusán.

Az oktatótiszt nem várhat szárnyaló lelkesedést, de még az odaadó figyelemért is meg kell dolgoznia. A ferencvárosi Gáborhelyi Ernő például úgy áll oda a munkából odasereglett vasutasok elé, mint segítőtárs, jóbarát. Szavából ez sugárzik: az oktatás nem öncélú valami, nem azért találták ki, hogy két órát elraboljanak vele a vasutasoktól. Veszélyes üzem a vasút, utasítások, rendeletek szabályozzák itt a munkát. Aki nem ismeri az utasítást, embertársai életét veszélyezteti, saját magát, családját dönti szerencsétlenségbe. Tanulni kell az utasítást. Ha otthon nem megy, akkor itt kell megtanulni. Türelmesek az oktatók, elmondják kétszer-háromszor, ötször, vagy tízszer is, ha kell, amíg csak fel nem szívódik, vérévé nem válik mindenkinek.

Vidáman, ízesen beszél az oktatótiszt; ért a vasutasok nyelvén. Egy-egy tréfás, derűs szava szétömlik a termen, villanyáramként éri a vasutast, visszazökkenti a gondolatát, ha nekieresztette kalandozni asszonyon, gyermeken, a háztáján.



Nem jó oktatótiszt, aki maga beszél folyton és úgy áll a dobogón, mintha szószék volna alatta. Annak szava úgy porlik semmivé, mint a tengerbe szórt búzaszem. Gáborhelyi is eféle oktató volt egykoron, de aztán kitapasztalta: nem sokra megy így. A vasutasnak tevékeny a természete, nem szereti a tespedést. Ha dolgozik, szemmel, füllel teszi, ha pedig oktatáson van, maga is szót kíván. Felelnek is sorban a vasutasok. Rövid kérdésre akkurátus felelettel. Ha valamelyik megakad, már buggyan a szó a többiből. Inti is őket az oktatótiszt. Hagyják beszélni a kérdezettet, tudja az jól, csak hirtelen megmakacsolta magát az emlékezés. Tóth János váltóőr ma szokatlanul csendes. Máskor csak úgy villog a szeme, mindig ő beszélne. Nem zavarja az oktatótiszt, de csak oda-oda téved a nézése. Végül is nem állja meg, felszólítja:

— Mondja meg Tóth elvtárs, mikor áll a váltó helyesen?

A megszólított felriad.

— Hogy a váltó?

— Igen, a váltó mikor áll helyesen?

— Hát akkor, ha a vonatbejáratnál arra a vágányra vezet, ahová a vonatot járatni akarjuk. Tolatásoknál pedig arra a vágányra vezet, ahová a járművet juttatni akarjuk.

Az oktatótiszt az állomás lelkiismerete. Ő tanítja az utasítást, a vasúti munka törvényét, sérthetetlenségét, a vasutasok védelmezőjét. Mert az utasítás védi a vasutast, védi a drága emberéletet, a nehéz munkával készült javakat. Aki pajzsként használja, nem csalatkozhatik, az utasítás nem hagyja soha cserben a vasutast. Erről beszél az oktatótiszt, ezt ismétli, ezt hajtogatja. Ha tehetné, az égre írná fel lángoló betűkkel, oda, a Ferencváros fölé boruló égre, hogy mindig lássák az övéi, percre sem feledjék. Az utasítás törvény és ő az őrzője a törvénynek. Sokszor úgy érzi, magára marad. Az állomás többi felelős vezetője mai szóval élve, amolyan „reszort"-feladatnak tekinti, hogy az oktatótiszt őrködjék az utasítás szerinti munka felett. Ők is megteszik, különösen ha nincs nagy forgalom, de amikor lázban ég a rendező, amikor a másodpercek kihagyása is olyan, mintha a szívverés állna meg, amikor bizony előfordul, hogy gurul a törékeny, a tűzveszélyes, az élő, az ingóság, de még a kísérő is az ingósággal együtt — az utasítás szerinti munka ellenőrzése elengedhetetlen.

Ilyenkor az oktatótiszt úgy érzi magát, mint az az ember, aki nagy gonddal tisztítja meg cipőjét, finom pasztával keni, lágyszőrű kefével dörzsöli, bársonnyal fényezi és amikor kilép a kapun, bokáig merül a tócsába a lába.

De azért szép az ő mestersége. Neveli, formálja a nagy futószalag csavarjait, az embereket. Együtt dobban a szíve a váltókezelőkkel, a térfelvigyázókkal, a kocsifelírókkal, a forgalmi szolgálattevőkkel, tanítványaival, dolgozótársaival, akikkel a vasutassors, a vasút odaadó szolgálata fűzi össze. Azokkal, akik soha nem láthatják őt fáradtnak, csüggedtnek, szárnyszegettnek, hi-



szen oktatójuk, aki mindig mosolyogva várja őket, a fegyelemre, az utasítás betartására, katonás viselkedésre, helytállásra tanítja embereit.

(—)

SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83. sz. — Telefon: 228—895, 428—317, 428—337, üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány.
— Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM. 10. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 MARCIUS 6.



A HALHATATLAN SZTÁLIN

Egy esztendeje, hogy gyári kürtök búgása, vonatsípok fájdalmas sikolya jelezte a megrendítő hírt: meghalt Lenin ügyének következetes folytatója, a munkásosztály, az emberiség nagy tanítója, *Joszif Visszárionovics Sztálin*. Amikor Moszkvában munkatársai, elvtársai vállukra emelték koporsóját, szerte a világon néhány percre megállt az élet. A gyárakban a termelés, a tengeren a hajó, az utcán a járókelő: a haladó, békeszerető emberiség így búcsúzott halottjától. Mély gyász borult a haladó emberiségre. De a gyász és fájdalom, a nagy veszteség nem ingatta, mert nem ingathatta meg Lenin és Sztálin neveltjeit: a kommunistákat. Nem ingott meg az a nép, melyet a lenini párt nevelt, mely a lenini-sztálini párttal az élén haladt győzelemről győzelemre. A szovjet nép magasra emelte a párt zászlaját és továbbhaladt azon az úton, melyet Lenin és Sztálin mutatott.

Egy esztendő telt el *Sztálin* elvtárs halála óta és ez az esztendő is ragyogó bizonyságát adta annak, hogy milyen legyőzhetetlen erővé váltak a marxizmus-leninizmus tanításai. A Szovjetunió, továbbhaladva a lenini-sztálini úton, hatalmas lépést tett előre a nép jólétének, életszínvonalának emelése, a kommunizmus építése útján. A Szovjetunió Kommunista Pártja központi bizottságának vezetésével további győzelmekre szervezte és szervezi a szovjet népet.

A munkásosztály halhatatlan vezetői, Marx, Engels, Lenin és Sztálin egyek voltak a munkásosztály forradalmi pártjával és ezért tovább élnek művükben, a pártban, a munkásosztályban, a dolgozó népben, melynek boldogabb életéért életüket szentelték. Ők oltották a dolgozó népbe, a pártba a szabadságharc legyőzhetetlen eszméjét. Több mint ötven esztendő nagyszerű győzelmei tanították a Szovjetunió munkásosztályát, népét arra, hogy rendületlenül kövesse harcokban edzett pártját. A párt vezetésével, a központi bizottság irányításával semmisítettek meg a Szovjetunió népei az imperialisták galád próbálkozásait, söpörték el a tőke ügynökeit, akik megkísérelték megingatni a nép hatalmas egységét, akik éket akartak verni a párt és a szovjet nép közé.

Sztálin kora ifjúságától élete végéig fáradhatatlan kovácsa volt a párt erejének, egységének. Töretlen folytatója volt Lenin örökének, úgy, ahogy azt esküjében fogadta Lenin sírjánál. A központi bizottság — melynek élén *Sztálin* állt — vezette a szovjet népet a szocializmus végső győzelmére. Az ő vezetésével folytatta a párt lankadatlan harcát az opportunista árulók ellen és győzedelmeskedett felettük. Ő fejlesztette tovább a szocializmus egy országban való győzelmének lenini tanítását és alapozta meg, fejtette ki a szocialista iparosításnak s a mezőgazdaság szocialista átalakításának elméletét. Lenin útján valósult meg az elnyomatás és kizsákmányolás alóli felszabadítás legyőzhetetlen bástyája, a szocialista Szovjetunió. Napjainkban pedig az egész világ meggyőződhet arról, hogyan győzedelmeskednek a szocializmus felépítéséről szóló lenini-sztálini tanítások a Szovjetunió által felszabadított és a Szovjetunió segítségével szocializmust építő népi demokratikus országokban.

A Szovjetunió népe most a szocializmus szilárd alapján, a kommunista párt vezetésével a kommunizmust építi, nagyszerű programmja megvalósításán dolgozik. Ez a programm a növekvő jólét programmja. A szovjet emberek életszínvonala állandóan nő, miközben az imperialista országokban nyomorra, munkanélküliségre kárhoztatja a tőke az egyszerű emberek millióit.

Sztálin arra figyelmeztetett, hogy a kapitalista környezet feltétlenül szükségessé teszi a szocialista állam állandó erősítését, védelmi képességének fokozását. A második világháború igazolta e tanítások helyességét. Az emberiség fekete átkát, a fasiszta fenevadat a kommunista párt vezetésével harcoló szovjet nép, a szocialista rendszer hatalmas ereje, a Sztálin-nevelte Szovjet Hadsereg semmisítette meg.

A szovjet nép világtörténelmi győzelme az emberiség tavaszának lett hírnöke egy sor európai és ázsiai országban, az elnyomott népek szabadságharcának lett óriási és továbbteljesedő diadalává. A Szovjetunió Kommunista Pártja a népek függetlenségének és szabadságának, az országok közötti békés együttélésnek jelszavait tűzte győzelmesen lobogó zászlajára. A magyar nép e zászló alatt harcoló hős Szovjet Hadseregnek köszönheti szabadságát, egyre szebbé, fényesebbé váló jelenét és jövőjét. A magyar nép a Szovjetuniótól tanulta meg, saját tapasztalatai alapján, milyen hatalmas erő a felszabadult népek egyenrangúságon alapuló viszonya, mily hatalmas erőforrás ez az önzetlen barátság, mely megkönnyíti és meggyorsítja a szocializmus építésének ügyét. A magyar nép számára a felszabadítás, népünk szabadsága, magábanfoglalja a Szovjetunió iránti hála és örök barátság érzését, a nagy *Sztálin* halhatatlan emlékét.

Szerte a világon a béke híveinek százmillióí a Szovjetunió békepolitikájában melyet *Lenin* és *Sztálin* alapozott meg — saját vágyaik és céljaik megtestesülését látják és egyre nagyobb következetességgel képviselik a vitás nemzetközi kérdések békés rendezésének gondolatát. Ennek az erőnek hiába próbálnak gátat vetni — mint azt a berlini értekezlet is mutatta — a háború vámszedői, az imperialisták. A Szovjetunió békepolitikája világos és egyértelmű: a béke megőrizhető, a vitás nemzetközi kérdéseket békés úton lehet rendezni, a különböző rendszerű országok békében élhetnek egymás mellett és kiépíthetnek mindkét rendszerű ország számára gyümölcsöző gazdasági kapcsolatokat. E békepolitikából fakadnak a Szovjetunió javaslatai a vitás kérdések megoldására, a háborús veszély visszaszorítására, az országok egyenjogúságának elismerésére, a kollektív biztonság megteremtésére, a lefegyverzésre és más egyéb vitás nemzetközi kérdések megoldására. A dolgozó emberiség hálával emlékezik meg a nagy *Sztálinról*, aki a Szovjetunió e békepolitikájának megalapozásán fáradhatatlanul munkálkodott.

Sztálin továbbfejlesztette és új tételekkel gazdagította a leninizmust. A modern kapitalizmus és a szocializmus gazdasági alaptörvényeinek felfedésével rávilágított a kapitalista és szocialista rendszerű országok fejlődésének törvényszerűségére, melynek ismerete, megértése és az ennek alapján folytatott politika hatékonyabbá teszi a nép érdekeit képviselő kommunista- és munkáspártok tevékenységét szerte a világon. A Magyar Dolgozók Pártja is ezeknek a tanításoknak szellemében hozta meg 1953 júniusi és októberi határozatait, tűzte ki célul és valósítja meg a népjólét állandó emelésének programmját.

Egy esztendő telt el a nagy *Sztálin* halála óta. A szocialista tábor, a lenini-sztálini tanításoktól vezetve, rendíthetetlenül halad a megkezdett úton a végső győzelem felé. Céljainak megvalósításához biztos iránytű a marxizmus-leninizmus, Lenin—Sztálin halhatatlan tanításai.

Párosversenyben a kongresszusi vállalások teljesítéséért

A téli forgalmi és szállítási nehézségek okozta lemaradásokat a miskolci terület dolgozói is a kongresszusi verseny segítségével akarják pótolni, sőt ezen felül terveiket is túl akarják teljesíteni, hogy elnyerhessék a kongresszusi zászlót. Az eddigi tapasztalatokból tudják, hogy *a verseny egyik legjobb lendítője a párosverseny*, ezért erre a versenyformára fektetik a fősúlyt. *A miskolci igazgatóság szolgálati helyeinek mintegy 60 százaléka van már párosversenyben.*

Bánréve állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói például *Somoskőújfalu* forgalmi és kereskedelmi dolgozóival állnak párosversenyben. Az idegen kocsik tartózkodási idejének csökkentése érdekében a ki- és belépő vonatok menetrendszerinti közlekedtetésével, továbbá a vonatok átlagos terhelésének emelésével, az elegytovábbítás növelésével stb. máris jó eredményeket mutathatnak fel a kongresszusi versenyben.

Az újmiskolci pályafenntartást főnökségnek a diósgyőri pályafenntartási főnökség a versenytársa. A verseny a többi között azért folyik, hogy a fenntartási terv teljesítése a normaóra munkamennyiség tekintetében 99—101 százalék között legyen, az építési terv teljesítése pedig a normaóra munkamennyiséget tekintve felül legyen 102 százalékon.

A ferencvárosi fűtőház dolgozói
tiz nap helyett három nap alatt javítottak ki öt mozdonyt
a kongresszusi verseny lendületében

A Munka Vörös Zászló Érdemrendjével kitüntetett ferencvárosi fűtőház bejáratának homlokzatán felirat hirdeti: *„Új munkagyőzelmekkel a kongresszusi verseny sikeréért”*. Hogy ezt a jelszót a fűtőház dolgozói mennyire magukévá tették, azt legjobban tetteik, eredményeik bizonyítják. A ferencvárosi fűtőház mozdonybrigádjai, a fiókműhely lakatosai, szerelői — sokszor igen nehéz feladatok teljesítésében — a hosszú idő óta nem tapasztalt rendkívül zord téli időjárás ellenére becsülettel s nem egyszer hősiesen helytálltak.

Már a kongresszusi verseny kezdetétől, de különösen ezekben a napokban, amikor az első negyedév döntő időszakába léptünk, a járműjavításban és fűtőházakban egyaránt kemény küzdelem folyik a vagonok és mozdonyok határidőelőtti kijavításáért. A legfőbb cél az, hogy minél több jó állapotban lévő, üzembiztos vasúti kocsi és mozdony biztosítsa az enyhébb időjárás beálltával mindinkább növekvő forgalom zavartalan lebonyolítását, a hóakadályok miatt elmaradt szállítások haladéktalan pótlását. Ezt tartják szem előtt a ferencvárosi fűtőház fiókműhelyének dolgozói is, akik — átérezve a gyors munka fontosságát — dicséretre méltó munkahőstettet hajtottak végre. A kongresszusi verseny lendületében öt mozdony futójavítását a szokásos tíz nap helyett három nap alatt végezték el. Így a kijavított gépek a tervezett időnél hét nappal hamarabb kapcsolódhattak be ismét a forgalomba. Ez lehetővé tette, hogy velük naponta legalább egy-egy 1200—1500 tonnás árukkal megrakott szerelvényt továbbítsanak a fűtőház mozdonybrigádjai.

Az elmult hónap — amelyben a zord téli időjárás tetőfokához ért — szinte emberfeletti feladatokat rótt a vasutas dolgozókra s köztük a ferencvárosi fűtőház kollektivájára is. Munkájuk a ferencvárosi vasutasok országszerte elismert jóhírnevét ezúttal is igazolta. Ugy dolgoztak, hogy a mozdonyok mindenkor a megszabott időre megérkeztek a főváros különböző vasútállomásain összeállított szerelvények továbbítására. Februárban például a 424-es sorozatú mozdonyok közül egynél sem fordult elő „fekvemaradás”, vagyis szolgálatképtelenség. A nehézségekkel bátran szembeszálló, lelkes munkát tükrözi, hogy nem egyszer megtörtént: a betegség miatt hiányzó fűtők helyére a fűtőházban tanfolyamon lévő mozdonyvezetőjelöltek álltak be. Ugyanakkor a fűtőház műszaki személyzete többször helyettesítette a beteg mozdonyvezetőket, hogy minden körülmények között biztosítsák a szállítások folyamatosságát.

Menetirányítóink a vasút szállítási adósságának törlesztéséért



A menetirányítóknak a „vonalak parancsnokainak”, jó munkával kell biztosítaniok a jelenleg még mindig egyhelyben topogó elegyáramlás folyamatosságát. Menetirányítóink tudatában vannak annak, hogy észszerű, gyors és határozott intézkedésekkel jelentősen hozzájárulnak ahhoz, hogy a vasút letörlessze adósságát, az időjárás, s a gyengeminőségű szén következtében feltorlódott többmillió tonnányi árut. Képünkön Fehér János elvtársat, a balparti körvasút menetirányítóját látjuk fontos őrhelyén, szolgálat közben.

(Kovács Géza felv.)

100 terven felül kijavított mozdony a forgalomnak

A téli időjárás nehézségei különösen az elmult hónapban erősen hátráltatták a vasúti szállításokat. Azokban a napokban, amikor a hóviharok miatt a vonatok nem közlekedhettek, jelentős mennyiségű áru maradt elszállítatlanul az üzemekben. A vasutasok legfontosabb feladata, hogy az elegytovábbítást meggyorsítsák és az árukkal megrakott szerelvényeket mielőbb rendeltetési helyükre juttassák. Ennek egyik döntő előfeltétele, hogy kellő számú mozdony legyen üzemképes a forgalom lebonyolításához.

A vasúti járműjavítók és fűtőházak vezetői, műszaki igazgatói és főmérnökei a közlekedés- és postaügyi minisztérium vontatási szakosztályának vezetőivel közösen megtárgyalták a legsürgősebb tennivalókat. Az értekezleten nagyjelentőségű elhatározás született. A részvevők ígéretet tettek arra, hogy a harmadik pártkongresszus tiszteletére a vasút járműjavítóiból és a fűtőházak javítóműhelyeiből március 10-ig folyamatosan terven felül kijavított 50—50, tehát összesen 100 mozdony kerül ki ismét a forgalomba. Ez is lehetővé teszi, hogy az áruszállításnál bekövetkezett elmaradást az elkövetkező hetekben a vasút dolgozói behozzák.

Nődolgozóink a nemzetközi nőnapra készülnek



A vasutas nődolgozók ezrei készülnek a kongresszusi verseny lendületével és sikereivel a nemzetközi nőnap megünneplésére. Minőségi munkával egyéni vállalt szolgálattétellel és munkateljesítményük fokozásával köszöntik e napot. Gadó Jánosné, Budapest—Déli-pályaudvar távirász példaadó munkával készül a nőnap megünneplésére.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Debrecen állomás pártbizottságának helyi politikai munkája

A PÁRT Központi Vezetősége és a kormány közös határozata fordulatot jelentett a szocializmus építésének további menetében. A párt júniusi és októberi határozatai megmutatták egész népünknek, hogyan teremthetünk jólétet hazánkban. De e feladatokat a párt egyedül nem oldhatja meg. Népünk egészének összefogása, öntudatos munkája szükséges ehhez. A dolgozók meggyőzése a párt politikájának helyességéről, mozgósítani e politika végrehajtására — a kommunisták, a népnevelők feladata. Az új feladatokra régi módon, régi módszerekkel nem lehet mozgósítani. Éppen ezért nagyjelentőségű a KV februári határozata „a párt népnevelőmunkájának megjavításáról". A határozat a többi között kimondja: *„Támaszkodva a Központi Vezetőség júniusi, októberi és decemberi határozataira — minden pártbizottságunk és pártszervezetünk köteles kidolgozni az új szakasz feladatainak végrehajtását célzó helyi politikáját."*

Mit jelent a helyi politika kialakítása? Jelenti a helyi pártszervezet önálló, irányító munkáját a helyi viszonyoknak, a dolgozók hangulatának, erdeklődési körének, a dolgozók előtt álló legfontosabb feladatoknak megfelelően. Ezért alapvető feladatunk, hogy pártbizottságunk és pártszervezeteink pártunk politikájának celkitűzéseit alaposan megismerjék. Az azokból adódó feladatokat alkalmazzák saját területükre, úgy, hogy vegyék figyelembe az ott dolgozó vasutasok helyzetét, hangulatát, véleményét, politikai és kulturális színvonalát.

Mi szükséges ehhez? Elsősorban, hogy mi magunk, a pártbizottság tagjai, az alapszervek vezetőségei megértsék a helyi politizálás fontosságát. Továbbá szükséges a népnevelőcsoportok megerősítése olyan elvtársakkal, akik nagyobb gondot fordítanak az úgynevezett *„apró munkára"*, a dolgozók jogos sérelmeinek, panaszainak gyors orvoslására, a kezdeményezések, javaslatok felsorolására, akik példamutatóak a munkában, a feladatok teljesítésében, politikailag fejlettek és állandóan képezik magukat. Nem kisebb követelmény az sem, hogy a népnevelők módszere ne csak a feladatokra való „felhívás", hanem a *meggyőzés, megértetés* legyen. Beszélgessenek a dolgozókkal egyszerű nyelven, közvetlenül, vigyázva arra, hogy nehogy „tudálékosnak", „okoskodónak" tűnjenek fel. Az agitáció nevelőmunka, mely fejleszti a dolgozók öntudatát, bizalomra nevel a párt iránt, és éppen ezért nem tűri a parancsolgatást.

Eddigi felvilágosító munkánknak az volt a legnagyobb hibája, hogy állomásunk területén a legutóbbi időkig nem alakult ki sokoldalú, személyhez szóló, mindenki által érthető helyi politizálás. Bár beszéltünk e hiányosságokról, de kijavításukhoz mi sem adtunk kello segítséget. Ez meglátszott a népnevelők munkáján — általánosságban beszéltek. nem vették figyelembe állomásunk munkájának fontosságát, a dolgozók panaszait, sérelmeit, egyéni problémáit. Ezért nem egy esetben felvilágosító munkájuk nem járt kellő eredménnyel.

HOGYAN TERVEZZÜK munkánk megjavítását? Elsősorban mi, a pártbizottság tagjai is személyesen végzünk agitációs munkát, pártbizottsági ülésen időnként külön napirendi pontként is megtárgyaljuk a helyi politizálás feladatait, valamint rendszeresen tanácskozunk az aktívákkal és népnevelőkkel az állomás feladatairól, a munkát gátló körülményekről és arról, hogy ezek megoldása milyen jelentőségű nemcsak az ország, hanem saját jólétük szempontjából is. Most a helyi politizálás tükrében elsősorban a kongresszusi versenyre és a mezőgazdaság segítésére mozgósítjuk elvtársainkat. Megmagyarázzuk dolgozóinknak, hogy állomásunk milyen fontos szerepet tölt be az egész ország nyersanyaggal és gépekkel való ellátottságában. Hisz állomásunkon haladnak keresztül azok a megrakott vagonok, amelyeket a Szovjetunió küld, hogy segítse szocializmust építő hazánkat. Éppen ezért a feiajánlások többsége a menetrendszerinti közlekedést. a vonatok minőségi összeállítását, az elegy gyors továbbítását és a fokozottabb takarékosságot segíti elő. Ebben a feladatban igen nagy felelősség hárul az állomás gurítódombján dolgozó népnevelőkre és pártbizalmiakra. Ezt szükségessé teszi az is, hogy a gurítódomb a legutóbbi időkben nem végzett kielégítő munkát. Előfordultak kisiklások, ebből károk keletkeztek a rakományoknál is. Népnevelőink most már nemcsak azt magyarázzák meg az ott dolgozóknak, hogy ezek a hibák milyen közvetlen anyagi károkhoz vezetnek, hanem elmondják azt is, hogy a sérült kocsi, amelyet javítani kell, nem tud résztvenni a forgalomban. rossz kihatással van a környék üzemeire, mezőgazdaságára, sőt országos viszonylatra is. Például ha a debreceni penicillingyár egy fontos nyersanyagküldeményt csak egyetlen nap késéssel kap meg, akkor az üzem termelésének folyamatosságában öt és fél nap kiesés keletkezik. Ez pénzben hárommillió forint kárt jelent. De lehet-e pénzben kifejezni az emberélet értékét? És az itt készített penicillin, ha időben ér a szükséges helyre — sokszáz emberéletet ment meg.

ÁLLOMÁSUNK egyik legnagyobb mezőgazdasági üzeme a Hortobágyi Állami Gazdaság. Ha a vasút hibájából a hozzájuk küldött műtrágya késve érkezik, akkor felborul a gazdaság egész ütemterve és előfordulhat, hogy a kiesést nem tudják pótolni. Csak ez az egy hiba is holdanként két-három mázsával csökkentheti a gabonatermést. Ez pedig nem csekélység — kilencezer holdon vetnek gabonaneműeket a Hortobágyi Állami Gazdaságban. Az egy holdon történt termésveszteség — kb. egy ember évi kenyérszükséglete.

Beszélnek már arról népnevelőink, hogy milyen hasznos, ha megtakarítják egy tolatómozdony napi munkáját. Azonban most már ennyivel nem elégszünk meg. A jövőben arról is beszélünk, hogy például ha egy 326-os sorozatú mozdony napi munkáját megtakarítjuk, ennek összege mintegy ezeregyszáz forint, mely összeg egy posztóköpeny, vagy egy kamgárn nadrág és zubbony ára. Igy és ehhez hasonló módon magyarázzuk meg, hogy a takarékosság milyen közvetlen összefüggésben van a dolgozók szociális ellátottságával. életszínvonalunk javításával is.

A pártbizottság a népnevelők agitációs érvekkel való ellátásának érdekében összegyűjti az áram-, a víz-, a szénfogyasztás és más, ehhez hasonló helyi adatokat. Mindezt a népnevelők felhasználják agitációs munkájuk során és így jobban mozgósítanak a helyi feladatokra. A jövőben nagyobb figyelmet fordítunk a dolgozók helyes javaslatainak megvalósítására, jogos panaszaik, sérelmeik maradéktalan és gyors elintézésére. Például a kirakók és raktári dolgozók már régen sérelmezték. hogy nem kapták meg munkaruháiukat. Pártszervezetünk segítségével ezt a mulasztást már nagyrészt pótoltuk. Eredményesen számoltuk fel területünkön a nemrég még megnyilvánuló parasztellenes megnyilvánulásokat is, amely abban jutott kifejezésre, hogy egyes dolgozók úgy vélekedtek: *„pártunk most dajkálja a parasztságot"*.

Természetesen az itt felsoroltak még közel sem merítik ki azt a sokrétű, szerteágazó feladatot, amelyet a helyi politizálálás megvalósítása jelent állomásunk területén. Eddig csak az első lépéseket tettük meg, amelyek a népnevelők tapasztalataival, munkájuk végzése közben felvetődött problémákkal állandóan bővülni, gazdagodni fognak. Népnevelőink jó munkája elősegíti, hogy dolgozóink közelebb kerüljenek pártunkhoz, még inkább magukénak érezzék azt és jobban harcoljanak a párthatározatok maradéktalan végrehajtásáért!

Monoki István
Debrecen állomas pártbizottságának agit.-prop. titkára

KONGRESSZUSI VERSENYHIRADÓ

A VASÚTI FŐOSZTÁLY 7. szakosztályának pártonkívüli műszaki dolgozói a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy olyan eljárást dolgoznak ki, amely a gőzmozdonyoknál előzetes számítások szerint 3—5 százalékos szénmegtakarítást eredményez.

★

PÁROSVERSENYRE LÉPTEK egymással Budapest Nyugati-pályaudvar, Pécs és Szombathely állomások a III. pártkongresszus tiszteletére tett vállalásaik jó teljesítése érdekében. A február 27-i értékelés alapján a legjobb eredményt Pécs állomás érte el. Kilenc versenypont közül hatban első lett, míg Budapest Nyugati-pályaudvar kettő, Szombathely állomás pedig egy első helyezést ért el.

★

SZEKSZÁRD ÁLLOMÁS dolgozói vállalták, hogy az átlagos rakodási időt 158 százalékra, a kocsikihasználási tervet 105 százalékra teljesítik. A komplexbrigád tagjai az elszállításra kerülő mezőgazdasági termékeket és ipari cikkeket minden körülmények között időben továbbítják.

★

RÁKOS FŰTŐHÁZ dolgozói közül a 411—324 sz. mozdony személyzete, Dékány Antal mozdonyvezető és Holecz János fűtő elfogadta a ferencvárosi ifibrigád versenykihívását és vállalta, hogy százegytonna kilométer tervét 20 százalékkal, mozdonykilométer tervét 10 százalékkal, széntervét 3 százalékkal túlteljesíti, a kisebb javításokat maga végzi. a mozdonyt tisztán és jó karban tartja.

★

KIRÁLYHÁZI FERENC, a Miskolci Járműjavító ÜV Köztársasági Munkaérdemérmével kitüntetett kétszeres jelvényes sztahanovista esztergályosa a kongresszus tiszteletére versenyre hívta valamennyi járműjavító összes szegcsavar-esztergályosát és vállalta, hogy 160 százalékos teljesítményét 170 százalékra emeli. Fiatal munkatársát, Katona Gyulát, aki jelenleg 80 százalékot teljesít, munkamódszerátadással hozzásegíti 100 százalékon felüli teljesítmény eléréséhez.

★

A HATVANI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG a szovjetrendszerű szalagszerű fenntartás módszerét a hatvan—budapesti vonalszakaszra is kiterjeszti, s elhatározta, hogy újabb szovjet módszert, a kétütemű aláverés módszerét is bevezeti.

NEMZETKÖZI HÍREK

ALBÁNIA

A vasúti szállítás gyors fejlődése Albániában

A vasúti szállítás, sőt maga a vasút is, teljesen újkeletű Albániában, mert csak a népi hatalom éveiben valósulhatott meg. A kicsiny, de erőteljesen fejlődő ország vasúthálózatának jeleniegi hossza 120 kilométer és a három legnagyobb várost: *Tiranát, Durrest és Elbúszánit* köti össze egymással. A vasúthálózat összeköttetést teremt Albánia két legnagyobb ipari létesítményével, a Sztálin-textilkombináttal és a tzerriki olajfinomitóval is. Ez az összeköttetés lehetővé teszi. hogy az üzemeket a vasúti szállítás összes előnyeinek igénybevételével lássák el nyersanyagokkal s a termelt árut ugyancsak így szállítsák el.

Az albán vasutasok igen nagy jelkesedéssel végzik munkájukat. Multévi tervüket például *határidő előtt 2.7 százalékkal túlteljesítették* a szállított áru tekintetében. Még nagyobb volt a túlteljesítés a személyforgalomban, ahol kevés híján elérte a 68 százalékot. Ezzel egyidejüleg *csökkentették a vasúti szállítás önköltségét is.* Mult év januárjától szeptemberéig például 12.62 százalékkal csökkentették a teherforgalom önköltségét, a személyforgalomét pedig 5.73 százalékkal tudták leszorítani.

Az albán vasutak gyors fejlődéséről beszélnek a nemrég nyilvánosságra hozott alábbi adatok: Albániában jelenleg 2.6-szer több árut és 9.7-szer több utast szállítanak vasúton, mint a vasúti forgalom megindulásának évében, 1948-ban. 1955-ben, az albán ötéves terv utolsó esztendejében pedig az albán vasutak teljesítőképessége ötször nagyobb lesz, mint 1950-ben.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

Mozgó orvosi rendelő a vasutasok számára

A Német Demokratikus Köztársaságban mind nagyobb súlyt helyeznek a vasutasok szociális és egészségügyi ellátására. A nagyobb vasúti üzemekben valóságos poliklinikákat rendeztek be, ezenkívül számos helyen korszerűen felszerelt egészségszobák és rendelők működnek. A vasútegészségügyi szolgálat a távoleső szolgálati helyek dolgozói számára három mozgó rendelőt tart üzemben.

EGYESÜLT ÁLLAMOK

Fizetésrendezés — a tengeren túl

Azokban a napokban, amikor nálunk megjelent az alacsonyabb bérosztályba sorolt vasúti dolgozók munkabérének felemeléséről szóló rendelet, a tengeren túlról, az Egyesült Államokból olyan hírek érkeztek, hogy... de ne vágjunk a dolgok elébe!

Nemrég az amerikai kongresszus különbizottságot hivott életre azzal a *„fontos"* feladattal, hogy dolgozzon ki javaslatot *a kongresszusi tagok fizetésének jelentős emeléséről.* A bizottság gyorsan elkészült a javaslattal: évi *tizezer dollárral* emeljék fel a kongresszusi képviselők jelenleg is magas fizetését. A javaslatot már csak a kongresszus tagjainak kell megszavazniok. Érthető, ugye: a képviselők megszavazzák — *saját fizetésük felemelését.*

De ugyanakkor másik jelentés is érkezett az Egyesült Államokból. Ez a jelentés arról szól, hogy az AFL — a reakciós vezetés alatt álló amerikai szakszervezet — gazdasági vezetői elismerik, hogy a *„legutóbbi időszakban tovább csökkent az Egyesült Államok lakosságának vásárlóereje".* Bővebben ez azt jelenti. hogy súlyosbodott a munkanélküli milliók mindennapos kenyérharca. rosszabbodott a mezőgazdasági válság terheit viselő farmerek, a vasutasok tizezreinek helyzete.

A két hír — éppen szőges ellentéte miatt — nem szorul bővebb magyarázatra. Igy fest a fizetésrendezés — a tengeren túl.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

Április 1. a Nyugat-Német vasutasok „fekete napja" lesz

A hivatalos nyugatnémet hírügynökség, az **ADN** közlése szerint az idén április 1-én 17.500 nyugatnémet vasutast elbocsátanak állásából. A vasutasok egy másik nagy csoportjának bérkiegyenlítésnélküli csökkentett munkaidőt helyeztek kilátásba. Ezek az intézkedések annak a „szükségprogrammnak" a részei, amely arra lenne hivatva, hogy a háborús kiadások miatt gazdasági csődbe kerülő nyugatnémet vasutakat kirántsa a kátyúból.

ANGLIA

Angol vasutasok a német hadsereg felállítása ellen

A manchesteri vasutasok legutóbb gyülést tartottak, amelyen állást foglaltak a német hadsereg felállításával szemben. A vasutasok kijelentették. hogy *Európa békéje érdekében feltétlenül meg kell valósítani a békés, egyesült Németországot.* Ez pedig csak a nagyhatalmak megegyezése révén jöhet létre. Minden kísérlet, amely egy új német hadsereg felállítására irányul, a világbéke fenyegetői. A gyülésen elhatározták. hogy felhívják a brit kormányt: tegye meg a szükséges lépéseket a megegyezés érdekében.

„A haza, családjuk, szeretteik boldogulásának ügyét szolgálják"

Az 1919-ben megtartott II. nemzetközi nőkonferencia, amelyet Klara Zetkin. a munkásmozgalom egyik legkimagaslóbb nőalakja hivott egybe, március 8-át nemzetközi nőnappá nyilvánította. A nemzetközi nőnapot azóta a békeszerető és békéért harcoló nők sokmillós tábora igazi békeünneppé avatta.

Az egész világ asszonyainak és leányainak békeharcában a magyar nők és köztük a vasút női dolgozói igen erős frontszakaszt képeznek. A magyar asszonyok két világháború szenvedései árán tanulták meg, hogy a békét nemcsak áhítani kell, hanem harcolni kell megőrzéséért. A vasút nődolgozói becsülettel állnak helyt ebben a harcban, tetteikkel, munkájukkal sok szép bizonyságát adják annak, hogy megértették, mit vár tőlük hazánk, pártunk, dolgozó népünk.

A vasutas nők megértették a Központi Vezetőségnek a magyar nőkhöz intézett levelét. Tudatukba vették, hogy azzal szolgálják legjobban a hazát, családjuk, szeretteik boldogulásának ügyét és egyszersmind azzal veszik ki részüket legméltóbban a nemzetközi nőmozgalomnak a békéért, szabadságért, a szebb, emberibb életért folyó harcából, ha minden erejükkel elősegitik azoknak a párt- és kormányhatározatoknak megvalósítását, amelyek népünk anyagi és kulturális helyzetének gyors javítását célozzák.

Állomásunk nődolgozói is lelkesen készülnek a nemzetközi nőnapra és igen sokan március 8. tiszteletére már komoly eredményt értek el kongresszusi vállalásuk teljesítésében. Kocsijelirónőink, akik a legzordabb téli időjárásban is derekasan helytálltak, most a menetrendszerinti közlekedés teljes helyreállításáért tesznek komoly vállalásokat és minden erejükkel igyekeznek eleget tenni felajánlásuknak. mint például Schreiner Jolán elvtársnő, aki máris igen jó eredményeket tud felmutatni. Nődolgozóink látják, tudják. hogy jó munkájukért nem marad el a jutalom, előttük van Csongár Mária elvtársnő példája, aki a pénztárfőnökségnél végzett jó munkája jutalmául soronkívüli előléptetésben részesült.

Állomásunk nődolgozói a vasutas nők nagy táborával együtt arra törekednek, hogy az idei nemzetközi nőnap új győzelmek forrása legyen a békéért, népünk boldog jövőjéért vívott harcban.

MOLNÁR ISTVÁN
Budapest-Déli pályaudvar.

A „Hargita" az érdeklődés középpontjában



Uj motorosunkat, a „Hargitát", a közönség nagy érdeklődése kísérte végig próbaútján. Az állomásokon valósággal körülfogták a szerelvényt, s megállapították, hogy közlekedési kormányzatunk jelentős lépést tett előre a kormányprogramm megvalósítása útján a „Hargita" típusú motorosvonat bevezetésével, mert kényelmes, gyors és kulturált utazást biztosit vele.

(Magyar Fotó — Mező Sándor felv.)

A szovjet könyv ünnepén



A vasutas kultúrárótermek szoviet könyvvásárait nagy érdeklődéssel keresik fel utasok és vasutasok egyaránt. Sok könyvet adnak el és ez azt bizonyítia. hogy a dolgozók szeretik és becsülik a szoviet írók müveit. A magyar-szovjet barátság hónapja alkalmából rendezett nyugati pályaudvart szoviet könyvvásárt mutatia be felvételünk.

(Kovács Géza felv.)

Látogatás a villamos felsővezeték-építőknél

Gyorsan robog a vonat a hegyeshalmi vonalon, a Kandó-villamosmozdony percek alatt felgyorsítja 100 kilométeres sebességre a gyorsvonatot. Az utasnak úgy tűnik, hogy a vonat ablaka mellett elsuhanó vezetéktartó vasoszlopok valamiféle furcsa kerítésként szegélyezik a töltést. Száz és száz kilométereken át húzódnak villamosított vonalaink és rendezőpályaudvaraink vágányai felett a villamos felsővezetékek. A MÁV Villamos Felsővezeték Építés- és Szerelésvezetőség dolgozói építették és gondozzák ezeket a felsővezetékeket.



Kötéltáncosokat is megszégyenítő ügyességgel mászik fel a karcsú vasoszlopokra az ifjúsági brigád. Vargyas Lajos, Pálinkás Béla, Kele Károly ifjúmunkás szerelők nehéz csigasorokkal, kulcsokkal, csupán derekukra kötött biztonsági öv védelmében végzik 15—20 méter magasságban nehéz munkájukat.

Hősi helytállás

Télen, nyáron, napsütésben, hóviharban megállás nélkül dolgoznak a felsővezetékszerelők. Alig pár héttel ezelőtt még olyan hidegek voltak, hogy *Tóth Ferenc* szerelő ujjai szinte megfagytak, miközben felmászott a vasoszlopra. A dermesztő hideg odatapasztotta a szerelő ujjait az acélhoz és kegyetlenül felsebezte. De *Tóth Ferencet* nem olyan fából faragták, hogy meghátrálna. Órákon keresztül fennmaradt a vezetéken — éppen új vezetéket húztak ki —, felsebzett kezében tartotta, emelte a nehéz acélsodronyt. Csak akkor kötözte be kezét Tóth Ferenc, mikor már helyén volt a vezeték és ő újra a földön volt társai között.

A szerelésvezetőség dolgozói cserélik ki a csepeli gyorsvasút felsővezetékét is. Itt csak éjfél és hajnali négy óra között lehet dolgozni. Még nappal is dermesztő hideg van a befagyott Duna partján, hát még éjjel! A Dunáról jövő szél arcukba mar, behatol ruhájuk alá és átjárja testüket. És ők mégis kitartanak. Nem csekélység a dermesztő fagyok idején magasan a levegőben dolgozni. Ők nem viselhetnek bundát, vagy szőrcsizmát, mert gyakran egyszál kötélen egyensúlyozzák magukat munkaközben a vágányok felett, vagy pedig biztosító kötelüket beakasztják az egyik vezetékbe és úgy függnek a levegőben, akár az artisták.

Éjszakánként ügyeleti szolgálatot tartanak a felsővezetékszerelők. Ha valahol zárlat van, hatalmas villanás és bögésszerű hang figyelmezteti erre a pályaőröket. Ilyenkor leállnak a villamosmozdonyok, megdermed az élet a zárlatos vonalszakaszon. Telefonon jelentik a zárlatot a szerelőknek. Azok kocsival azonnal a helyszínre sietnek. Jól tudják, hogy ilyenkor minden másodperc számít. Tőlük függ, hogy a *Budapesti Erőműbe* idejében megérkezzen a tatai szén, hogy Kelenföldre befusson a budapesti kisgyermekek és csecsemők számára küldött sokezer liter tej. Általában félóra alatt helyszínre érnek a szerelők. Azonnal megkeresik a hibát és kijavítják.

A kora tavaszi ködös, zúzmarás időjárás ellensége a villamos felsővezetékeknek. A gőzmozdonyok kéményéből felszálló füst, korom rárakódik a nedves, párás szigetelőcsigákra és könnyen zárlatba kerül a vezeték. Ilyenkor még több áldozatkészséget, hősi helytállást kell tanúsítaniok a felsővezetékeseknek.

A gőzmozdonyvezetőknek szóló utasítás szigorúan előírja, hogy ha mozdonyukkal a villamos felsővezetéken dolgozó szerelők alatt haladnak el, le kell zárni a gőzmozdonyok szabályozóit, nehogy a kéményből kicsapódó gőz leforrázza a vezetéken dolgozó munkásokat. Mozdonyvezetőink egyrésze azonban sokszor nem tartja be ezt az utasítást. Ezek a mozdonyvezetők nincsenek tekintettel arra, hogy felettük olyan emberek dolgoznak a villamosvontatás zavartalan biztosításáért, akik csupán derekukra kötött egyszál kötélre bízzák életüket, akik hóban, fagyban, jeges szélben magasan a vasúti vágányok felett becsülettel megállták helyüket a téli forgalomban.

Szélesedik a vasúti műhelyek energiatakarékossági mozgalma



Amikor a minisztertanács energiagazdálkodási határozata megjelent, a *Landler Jenő Járműjavító ÜV* dolgozói körében sok szó esett róla, mi módon kapcsolódjon be az üzem az energiatakarékosságba. A kezdő lépést *Széki* Zsigmond elvtárs, a IX. osztály gépezetes reszortvezetője tette meg, indítványozva: *kezdjenek energiatakarékossági versenyt.* Elsőnek *Aladics* Lajos mérnök és *Scheffer* Lajos elvtárs, DISZ-titkár, az energiát termelő és hordozó berendezések reszortvezetője csatlakozott az indítványhoz. Az előkészítő megbeszélésekbe bevonták *Németh* István, *Szigetvári* György művezetőket és több fizikai dolgozót, majd kiszélesítették a tanácskozást és ennek során elhatározták: *energiatakarékossági versenyre hívják ki valamennyi járműjavító energetikusait.* A versenyfelhívás főbb pontjai a következők:

A villamosenergia-szolgáltatás folyamatosságának biztosítása minden munkahelyen olyan módon, hogy a villamoshálózati és motorszerelők hibájából kieső munkaidő két százalék alatt maradjon; a fajlagos villamosenergia-felhasználási mutató vállalati értékének egyszázalékos csökkentése az elmúlt évi tárgyhónaphoz képest, a világítási, erőátviteli és a termikus fogyasztók ellenőrzése révén; az üzemi gőzkazánház gőzlermelő egységeinek termelési hibáiból adódó kiesési idő két százalék alá szorítása.

A versenyfelhívást valamennyi járműjavító energetikusai megkapták.

A fűtőházak villamos-energiatakarékossági mozgalmát mint jelentettük — a miskolci fűtőház villamosműhelyének dolgozói indították el. A *„Szocialista vasútért"*-ban megjelent erről szóló hiradás nyomán a *Hámán Kató* fűtőház villamosműhelyének dolgozói jelentették be elsőnek csatlakozásukat és *a pártkongresszus tiszteletére felajánlották, hogy az általuk vállalt 7 százalékos árammegtakarítással szemben 10 százalékos árammegtakarítást érnek el.*

A KÖZPONTI LÉTSZÁMHIVATAL dolgozói között



Az irattartóállványokon vastag, csíkozottkötésű könyvek, olyanformák, mint amilyeneket az anyakönyvi hivatalokban láthatunk. És tartalmukban is hasonlítanak ezek a könyvek az anyakönyvekhez. Tíz- és tizezer vasutas dolgozó „anyakönyvei" ezek a kötetek, nevük mellett ott van a születési év, a vasúti szolgálatbalépés ideje, a kinevezések, előlépések időpontja. Itt, a *MÁV Központi Létszámhivatalában* úgy nevezik ezeket a komoly külsejű könyveket, hogy *„rangsorok"*.

A látogató esetleg hajlamos arra, hogy a *„rangsorok"* lapjain ne lásson mást, mint neveket, dátumokat — de a hivatal dolgozói mindenegyes rovat mögött ott látják az élő, a dolgozó embert. Igen nagy eredmény ez, olyan eredmény, amelyet csak újarcú szocialista társadalmunk tudott megvalósítani s amelyet kormányprogrammunk, a *Munka Törvénykönyvének* módosítása nemcsak kötelességévé, de szívügyévé is tett minden hivatali dolgozónak.

„Szívvel-lélekkel a dolgozókért"

A hivatal vezetője, *Becsházi István* elvtárs, érdemes vasutas szavai nyomán aztán szinte ténylegesen megelevenednek a nagy könyvek holt betűi. Elmondja, hogy a hivatal dolgozói, csoportvezetői és előadói a külszolgálati helyek ellenőrzései során elsőrendű kötelességüknek tartják, hogy meghallgassák a dolgozók problémáit, közvetlen és gyors segítséget nyujtsanak nekik az esetleges sérelmeket azonnal orvosoljak. Az egyik legutóbbi ellenőrzésen — bár helyesebb lenne *„helyszíni tanácsadás"*-nak nevezni ezeket az ellenőrzéseket — *Várpalota* állomáson megállapították, hogy *Berta Irén* elvtársnő még 1951-ben jegyvizsgálói tanfolyamot végzett, de kinevezése valamilyen okból késett. A hivatal kiküldötte felhívta a szolgálati főnököt, hogy azonnal tegyen javaslatot a kinevezésre. Ugyancsak több esetben járt el a hivatal átképzős munkások szakmunkássá történő átminősítése érdekében.

— Feladatunk, hogy a dolgozók sorsát szívvel-lélekkel intézzük, a lehetőségeken belül mindent megadjunk számukra — mondja *Pál István* elvtárs, csoportvezető.

A hivatali dolgozók új élete

Ezt a feladatot a hivatal dolgozói annyival is nagyobb örömmel és kedvvel teljesítik, mert ők is mindjobban érzik a gondoskodást, a velük való törődést, a jó munka jutalmát. Az év elején a hivatal dolgozói közül öten részesültek soronkívüli előléptetésben, az együttes jó munkájáért a hivatal dolgozói pénzjutalmat kaptak, ezenkívül *Ander* elvtárs, csoportvezető és *Kerekesné* elvtársnő, hivatalsegéd külön jutalomban is részesült.

— Hivatalunk dolgozói többségben fiatalok s igen sok közülük az asszony és a leány — mondja *Zaitsek Éva* elvtársnő, aki szintén ifidolgozó s már főelőadói beosztásba került. — Mi tapasztaljuk leginkább, hogy a jó munka jutalma nem marad el. *Oszlánczi István* elvtársat például, aki az 1. szakosztálynál hivatalsegéd volt, jó tanulási és munkaeredményei jutalmául segédelőadóvá nevezték ki hozzánk. Most már még inkább módunkban van, hogy tanuljunk, továbbképezzük magunkat, mert a minisztertanács határozata a hivatali munkarendről több szabadidőt biztosít számunkra. És — teszi hozzá mosolyogva — több időnk marad szórakozásra is, elvégre fiatalok vagyunk . . .



Sorolhatnánk még a példákat, amelyek mindegyike arról beszél, hogy a hivatalok élete is megváltozott, még a levegő is más lett az azelőtti fanyar, poros aktaszag helyett. És arról beszél ez az új élet, hogy a jó munka jutalma a megbecsülés, a jó munka alapja pedig a dolgozókkal való őszinte közösség érzése.

Az elszállításra vagy kirakásra váró kocsik — tervteljesítésünk gátjai

Az eget még többnyire szürke esőfelhők fátyolozzák, de déltájban már elő-előbukkan a nap. Ilyenkor tavasz-szaga van a levegőnek. A minapi téli dermedtséget a vasúton is felváltja a tavaszi zsongás. Egyre vidámabban füstölgő mozdonyok haladnak át a rendezőpályaudvarok váltóin, hogy régen félreállított kocsikat mozdítsanak meg és indítsanak útnak, oda, ahol már jóideje várnak az építőanyagokra, gépekre és egyéb szállítmányokra.

Szükség is van erre a tavaszi élénkülésre, amit a kongresszusi verseny egyre erősödő tüze még inkább táplál, mert *a tél nagy adósságot: 4 millió tonna elszállítatlan, kirakatlan árut hagyott ránk.* Ez a mennyiség közben elég jelentősen, *mintegy felére csökkent*, de még így is nagy és felelősségteljes az a feladat, ami a vasút dolgozóira hárul a téli adósság letörlesztésével. Elsősorban a kereskedelmi szakszolgálatra vár az a munka, hogy a vállalatok dolgozóival együtt *a ki- és berakások gyors megszervezésével, végrehajtásával eltüntessék a pályaudvarokról a torlódást okozó kocsisorokat.* Megkönnyíti a munkát, hogy *az elmaradt mintegy kétmillió tonnányi áru javarészét betervezték a márciusi szállítási tervekbe.*

A kongresszusi versenyben arra kell törekedni, hogy ezeket a terveket *túlteljesítsük.* Követendő példáját látjuk ennek a törekvésnek a *pécsi területen*, ahol a kereskedelmi dolgozók a szállítható felekkel karöltve küzdenek a tervek túlteljesítéséért. Mindenütt idejében megtartották a komplex-brigádértekezletet és ismertették a vállalatok képviselőivel a kocsik gyors ki- és berakására március 1-én életbeléptetett jutalmazási rendszert. A vállalatok jelentős része örömmel fogadta a jutalmazási határozatot és igéretet tett, hogy a kirakási idő csökkentésével igyekszik elnyerni a MÁV által kitűzött jutalmat.

A kereskedelmi szolgálat a kongresszus tiszteletére az egész igazgatóság területén vállalta a komplexbrigádok átszervezését az új követelményeknek megfelelően. Az átszervezést március folyamán befejezik. A komplexbrigádok felajánlásokat tettek, ezek közül néhányat itt közlünk:

Pécs állomás komplexbrigádja vállalta, hogy a rakodási időt a feladási kocsiknál 154 százalékra teljesíti. A teljesítés eddig 152 százalékos. A leadási kocsiknál a felajánlás 140, a teljesítés 135 százalék. Vállalták, hogy az állomásra megadott kocsikihasználási tervet a gazdaságosság betartásával 130 százalékra teljesítik. A teljesítés február 20-ig 149 százalék.

Szekszárd állomás komplexbrigádja nemrég megtartott értekezleten határozatot hozott, hogy a mezőgazdasági termények és iparcikkek szállítását minden körülmények között biztosítja. Éberen őrködnek afelett, hogy árukár és számadáselválasztás ne forduljon elő. A rakodási időt 158 százalékra, a kocsikihasználási tervet pedig 105 százalékra teljesítik.

Gyékényes állomás munkahelyi komplexbrigádja megfogadta, hogy összrakodása 80 százalékát irányvonattal továbbítja.

AKIK ÉLENJÁRNAK A KONGRESSZUSI VERSENYBEN



Szurmai Mihály műszaki főfelügyelő, érdemes vasutas, a MÁV Budapesti Vasútépítő ÜV. kiváló dolgozója vállalta, hogy első negyedévi tervét 105 százalékra teljesíti, továbbá március 15-ig egy újítási javaslatot dolgoz ki, ezenkívül az anyagellátás ellenőrzésével segíti az anyagtakarékosságot.



Schreiner Jolán kocsifelírónő, Budapest-Déli pályaudvar egyik legkiválóbb nődolgozója, a menetrendszerinti közlekedést kívánja előségíteni a kongresszusi versenyben. Vállalta, hogy a szerelvényeket az eddiginél is pontosabban veszi nyilvántartásba.



Pünkösd István, Budapest-Nyugati pályaudvar váltókezelője vállalta, hogy kocsimozgatási tervét 96 százalékról 102-re, a menetrendszerinti vonatindítást 87-ről 99 százalékra, a gőztartási egységidőt 96-ról 105 százalékra teljesíti. Pünkösd elvtárs már eddig is minden tényezőnél 100 százalékot ért el.



Gadó Jánosné távirász, Budapest-Déli pályaudvaron vállalta, hogy a táviratokat az eddiginél is nagyobb gondossággal, hibamentesen és pontosan veszi fel, illetve adja le s a felvett táviratokat azonnal kézbesíti. Gadó elvtársnő gépét szocialista megőrzésre vette át.



Mezei Béla, a MÁV Budapesti Vasútépítő ÜV. építési osztályának vezetője a munka jobb megszervezésével biztosítja, hogy a zord téli időjárás miatt elmaradt januári és februári terveket a vállalat az első félév folyamán pótolni tudja.



Sasvári József, Budapest-Nyugati pályaudvar berakó csoportvezetője jelenleg 1955. évi augusztusi tervét teljesíti. Brigádja átlagteljesítménye 258 százalék. A kongresszusra brigádjával együtt felajánlotta, hogy napi 210 mázsás teljesítményüket 300 mázsára emeli.

Amiről beszélni kell

A sztálinvárosi nagykohó szomszédságában



Lüktető a tempó Sztálinvárosban. Egymásután érkeznek a kokszszal, vasérccel rakott hosszú szerelvények. Dolgozik már az új nagykohó és nagy az étvágya, tüzes torka egyre több vasércet kíván. Az állomás dolgozóira vár az a feladat, hogy zökkenőmentesen kiszolgálják az új nagykohót és a szocialista város többi szállítási igényeit.

Az utóbbi időben egymást érik a bizottságok a sztálinvárosi állomáson. Segiteniakarás hatja át a bizottságokat, érzik a felelősséget, mely e fontos állomással kapcsolatosan az összvasutasságra hárul. Megindult a segítségnyujtás is. Az a feladat, hogy a mozgalmi és szakvonali szervek segítőkészsége oda irányuljon, hogy mielőbb helyreálljon az állomás fegyelme, megjavuljon a szolgálatvégzés és a dolgozók szociális és kulturális igényei kielégítést nyerjenek.

Van tennivaló elegendő. Mindenekelőtt az állomás törzsszemélyzetét kell kialakítani. Ugyanis, amikor az állomás létesült, a személyzetet a budapesti nagy rendezőpályaudvarokról irányították ide, javarészt kezdő, gyakorlattal nem rendelkező fiatalok kerültek Sztálinvárosba. Ez önmagában nem baj, ha van megfelelő, idősebb vasutasokból álló gárda, mely nevelni, tanítani tudja a fiatalokat. Ez a gárda azonban hiányzik. Mégpedig azért, mert nem tudnak a családos emberek számára lakást biztosítani. Jönnének ide szívesen a vasutasok, jó az állomás besorolása, külön prémium is megilleti a dolgozókat és nem utolsósorban a fejlődő szocialista város vonzást gyakorol a vasutasokra. A lakáskérdést kellene tehát mindenekelőtt rendezni, mégpedig a nehézipari minisztériummal egyetértően.

A fegyelem terén az utóbbi hetekben súlyos mulasztások történtek. Ittasság, verekedés miatt azonnali hatállyal el kellett bocsátani öt dolgozót. A fegyelmezetlenségnek több oka van. Az egyik: míg az állomásvezető megköveteli a teljes fegyelmet, addig a helyettes elnéző, népszerűséget kereső ember. Másik és legdöntőbb oka a fegyelmezetlenségnek, hogy a fiatalokkal nem törődnek. A DISZ-titkár tapasztalatlan, gyakran az események után kullog, nem tartja kézben a DISZ-szervezetet. Az UB-elnök belefullad az adminisztrációba.

Kilencven fiatal vasutas él a szép új laktanyában. A fiatalok számára nem rendeznek kultúrelőadásokat, összejöveteleket. Amikor megkérdezzük az UB-elnököt, hogy miért nincs kultúrélet az állomáson, miért nem nyujtanak szórakozási lehetőséget a fiataloknak, így felel:

— *Magamnak is sok gondom, bajom van, nem tudok ezzel foglalkozni.*

Az illetékes szervek figyelmébe ajánljuk: erősítsék meg a DISZ-szervezetet, állítsanak be a laktanyába nevelőtisztet a rend, a tisztaság, a fegyelmezett szolgálatvégzés érdekében.

A helyi pártszervezet segítse a DISZ munkáját, állítsa helyre az állomásvezető tekintélyét.

A budapesti igazgatóság lakásügyi előadói nézzenek jobban körül Sztálinvárosban, találják meg a kapcsolatot a nehézipari minisztériummal, hogy idősebb, tapasztalt, jól képzett vasutasok jöjjenek a városba, olyanok, akik kezükbe veszik a fiatalok nevelését, irányítását.

Nem elég a segítő szándék, gyorsan kell cselekedni. Ez elemi feladata a vasút szakvonali és mozgalmi vezetőinek. Együtt az állomás pártszervezetével, szakvonali vezetőivel, dolgozóival hozzák rendbe a többéves hibákat és biztosítsák, hogy dolgozó népünk büszkeségét, a Sztálin Vasművet kiszolgáló állomáson példaszerű munka, fegyelmezett szolgálatellátás legyen.

AZ ÚJÍTÓ-MOZGALOM *társadalmi bírálata* AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

Az *Északi Járműjavító* ÜV termelési és észszerűsítési bizottsága az elmult napok egyikén *elsőízben* rendezte meg az üzem újítási mozgalmának *társadalmi bírálatát*. A nagy figyelemmel kisért megbeszélésen az újítókon és az újítás ügye iránt érdeklődő dolgozókon kívül ott voltak a Vasúti Főosztály újítási megbizottai is.

Vass Ede elvtárs, műszaki igazgató számolt be az 1947-ben elindult újítási mozgalom fejlődéséről az Északi Járműjavitóban. Az első évben itt is, mint a legtöbb helyen, a dolgozók idegenkedve fogadták a mozgalmat, de hamar felismerték hasznos és szükséges voltát s évről-évre több újítást nyujtottak be. *Az elmult esztendőben az újítások száma elérte a 871-et Ebből 513-at fogadtak el, gazdasági értékük 1.249.000 forint* Tavaly felállították és az újítók rendelkezésére bocsátották az üzem *kísérleti műhelyét. Az újítókiállításon 20 újítási modellel* vett részt az üzem, ami mutatja, hogy *újítói jól dolgoztak.*

Az újítóknak nagy része van abban, hogy az Északi Járműjavító kétszer nyerte el az élüzem címet.

Foglalkozott a beszámoló az újítási munka *hiányosságaival* is. Több osztályvezető és számos más műszaki értelmiségi nem értették meg az újító mozgalom célkitűzéseit, a dolgozók életrevaló kezdeményezéseit. Ezen változtatni kell. A mozdonyosztályon a létszámhoz képest kevés az újító. *Nem megfelelő az elfogadott újítások alkalmazásának ellenőrzése. A szakvélemények nem kielégítők.* E tekintetben a IX. osztályon *Sziklai, Csatrai* és *Velez* elvtársak dolgoznak jól. Végül az idei újítási feladatterveket és tervszámokat ismertette a beszámoló.

A hozzászólásokból kitünt, hogy a dolgozók *szívügyüknek tekintik az újítást* és bírálataikkal ki akarják javítani a mozgalom hibáit. *Honti, Sass, Gocskó, Rétfalvi, Nagy, Sillye, Romhányi, Solti, Egyedi, Tarján, Réti, Tóth* elvtársak főként az elfogadott javaslatok bevezetésének ellenőrzését, az országos bevezetés megoldását, a díjazások felemelését sürgették és kérték, hogy *a javaslatokat a Vasúti Főosztályon ne kezeljék bürokratikusan, javítsák meg a szakvéleményezést*

Kiss elvtárs a 7. D. osztály újítási megbizottja, majd *Vass* elvtárs válaszolt a felszólalásokra. Mindketten a hibák kijavítását igérték.

Befejezésül jutalmakat osztottak ki az újító csoport és a kisérleti műhely legeredményesebben dolgozó tagjai között.

Füzesabonyban még mindig az őszi forgalomra „mozgósítanak"

A kongresszusi versenyben ismét *rendkívüli jelentőségűre emelkedett a versenynyilvánosság* ügye. A jó versenynyilvánosság fokozza a verseny lendületét és sok esetben kiváló teljesítményekre sarkalja a dolgozókat. Ahol jó a versenynyilvánosság, rendszerint egyre fokozódó lendülettel folyik a verseny, ahol pedig rossz, ott a verseny alszik.

Ezt bizonyítja az alábbi két példa:

Füzesabony állomáson a faliujságon *tavaly június—júliusi, a vasutasnappal kapcsolatos cikkek porosodnak, a versenytábla pedig az 1953. évi őszi forgalomra „mozgósítja" a dolgozókat.*

Ilyen körülmények között nem csoda, hogy *a dolgozók nem ismerik a kongresszusi verseny célkitűzéseit.* Oka ennek az is, hogy *a termelési értekezletet rosszul szervezték* meg és részvételenség jegyében zajlott le Jellemző, hogy *az állomás globális vállalást egyáltalán nem tett a kongresszusi versenyre.* A szakvonali, párt- és szakszervezeti vezetők egyformán felelősek ezért. Mulasztásuk nemcsak a versenyre, hanem a terveljesítésre is kedvezőtlen hatással van. *Pótoljak mulasztásukat, amíg nem késő.*

Füzesabonnyal szemben, *mint követendő példát állíthatjuk minden állomás elé Eger állomást*, ahol a szakvezetők a pártszervezettel és az üzemi bizottsággal együtt jó szervezéssel mozgósítják a dolgozókat a kongresszusi versenyre. Már az állomás külsején meglátszik, hogy *a versenynyilvánosság jó.* Táblázatos kimutatások, faliujságcikkek egész sora foglalkozik a versennyel. A versenytábla állandóan közli a legfrissebb eredményeket, amelyeket *a szolgálati vezető is naponta személyesen közöl a dolgozókkal.*

Az állomás dolgozói február 25-ig a következőként teljesítették kongresszusi vállalásaikat: a tehervonatok átlagos terhelését a vállalt 102-ről 111, a vonatforgalmi tervet 100-ról 114, a tailagos kocsimozdítást 101-ről 102, a kocsitartózkodást pedig 103 százalékra teljesítették. A dolgozók egyéni és brigádvállalásokat is tettek. *Antal Péter* sztahanovista mozdonyvezető például vállalta, hogy a tehervonatok menetrendszerinti közlekedését márciusban 63, áprilisban 65 százalékra teljesíti, az F. I. utasításból pedig 4.6-os vizsgaeredményt ér el.

A szolgálati vezetők hanyagsága miatt késik sok helyen a munka- és védőruhák kiosztása

Pártunk és a kormányzat gondoskodását jelenti az is, hogy a fizikai dolgozók részére munka- és védőruhák kiosztását rendszeresítette. Vannak mégis olyan vezetők, akik ezt az intézkedést semmibevéve, elütik a dolgozókat jogos ruhajárandóságuktól és nem készíttetik el a ruhaigényléseket. Nem éreznek felelősséget és nem gondolnak arra, hogy a dolgozókról való gondoskodás a termelékenység emelkedésére is jó hatással van.

Ez az oka annak, hogy sok helyen a dolgozók nem kapták meg munkaruhájukat. A Vasutasok Szakszervezete fényt derített erre a hanyagságra, amely alkalmas arra is, hogy a dolgozókat nemcsak a felsőbb vezetéssel, de a népi demokráciával is szembeállítsa.

Egyelőre a budapesti igazgatóság területéről nevezzük meg azokat a munkahelyeket, ahonnan a munka- és védőruhaigényléseket a vezetők nem küldték meg az igazgatóságnak.

A vontatásnál: Balassagyarmat, Ferencváros, Cegléd, Cinkota, Csepel, Dorog, Dunaharaszti, Győr, Hegyeshalom, Komárom, Székesfehérvár, Szentendre és Szolnok fűtőházak.

Állomások: Apostag, Budafok Háros, Keleti, Soroksári-út, Csanád, Dömsöd, Sztálinváros, Dunavecse, Előszállás, Eternitmüvek, Fót, Gyömrő, Herceghalom, Inács-Kakucs, Kisbér, Leányvár, Litke, Nógrádkövesd, Örkény, Öttevény, Pesterzsébet.

Pályafenntartás: Esztergom, Székesfehérvár, Szolnok, Vác, BEV pályafenntartási főnökségei és az Épületfenntartási Főnökség.

Védőruhaigénylést nem küldtek: Pestszentimre, Rácalmás, Lábatlan-felső, Százhalombatta, Taksony, Tápiószecső, Tápiószentmárton, Üllő, Csömör, Törökőr állomások. Budapest-Déli, Dorog fűtőházak, Balassagyarmat és Tatabánya-felső szertárak, Vágóhid villamosvonal-felügyelőség.

Vajjon, mit szólnak ehhez az érdekelt dolgozók? És mivel „védekeznek" majd azok, akiknek hanyagsága miatt nem kaptak munka- és védőruhát az igényjogosultak?

A vasutasszakszervezet két új kiadványa

Most, a tavaszi pályafenntartási munkák megindulásakor különösen fontos, hogy a pályafenntartás dolgozói idővel és anyaggal takarékoskodva, de jóminőségű munkát végezzenek. Ezt csak úgy érhetik el, ha nem a régi, nagyrészt már elavult, célszerűtlen módszerekkel dolgoznak, hanem átveszik az élenjáró, új munkamódszereket. Ezeket az új módszereket — köztük a *Kovaljov—Nyefjedov-féle szalagszerű pályafenntartási módszert*, a kiágyazás nélküli vágányszabályozást, a *„melegcsákány"-módszert*, a magasépítményi szakaszok jó szervezésének módszerét — nálunk az elsők között alkalmazta *Kondorosi József* népköztársasági érdeméremmel kitüntetett főpályamester. *Kondorosi* elvtárs most füzetbe gyüjtötte tapasztalatait, és szinte csokorbakötve nyujtja át azokat vasutastársainak. Az ábrákkal és fényképfelvételekkel illusztrált füzet most jelent meg a *Vasutasok Szakszervezete* kiadásában.

Ugyancsak a szakszervezet adta ki az első 500-as fűtőház főmérnökének tapasztalatait *„Az 500 kilométeres mozgalom fejlődése"* címmel. *Surányi Imre* elvtárs, a szolnoki fűtőház sztahanovista vezető főmérnöke ebben a füzetben részletesen ismerteti az *„Ötszázas mozgalom"* jelentőségét, a Szovjetunió vasutasainak eredményeit, és a magyar vasutasok *„500 kilométeres"-mozgalmát.*

Hatvanéves fennállását ünnepelte A LANDLER MŰVEK KULTÚREGYÜTTESE

A Landler Jenő Járműjavító ÜV sok szép ünnepséget látott kultúrterme most ismét bensőséges, meleg ünnepélynek volt színhelye. Az üzem 1894 februárjában alakult kultúregyüttese ünnepelte 60 éves fennállását. Sikerekben gazdag, a vasutasok nevelésében és szórakoztatásában sok eredményt elért 60 esztendő dicséri a népszerű kultúrcsoport működését.

A dalárdában a fiatalok mellett ott állnak az öregek, akik közül nem egy évtizedek óta tagja az együttesnek. *Oltvai János* 40 éve dalos, *Moldványi Ferenc* 30 éve énekel. *Balogh Jolánt* 22 éve ott lehet látni az énekesek között. Dalaival az együttes a népet szolgálta, évek hosszú során át varázsoltak vidámságot a sokszor elkeseredett arcokra.

E nagymultú régi együttesből országoshirű énekesek is nőttek ki. Valaha közöttük énekelt *Fodor János*, az Állami Operaház Kossuth-díjas művésze.

Az együttes gazdag munkáját *Székely György*, a Járműjavító üzemi bizottságának elnöke méltatta rövid ünnepi beszédben. Az együttes színvonalas műsorral köszönte meg az ünneplést, melynek során közreműködtek az üzem népi-, fúvós-, vonós- és pengetős zenekarai, az énekkar, a népi tánccsoport és a szinjátszók.

A kultúrgárda legrégibb, legjobb munkásainak, mintegy 65 elvtársnak, Gróf József elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára nyujtott át ajándéktárgyakat, majd a SZOT kiküldötte egy ólomkristály vázával jutalmazta a kultúrcsoportot.

A jubileumi ünnepségen vidám hangulatban, a késő éjjeli órákig szórakoztak, táncoltak a Járműjavító dolgozói.



Székely elvtárs, az üzemi bizottság elnöke ünnepi beszédben méltatta az együttes gazdag munkáját.

(Kovács Géza felv.)

Egy „rendezvény" részvétlenségéhez – margóként

Sok vitára adott már alkalmat a rendezvényekkel szemben tanusított részvétlenség. Vannak akik azt állítják, hogy sok a rendezvény, mások a rossz szervezést okolják. Valószínű, hogy a sok rosszul szervezett rendezvény az igazi ok. Lássuk csak:

A MAV Szállítmányozási ÜV szakmai-oktatási felelőse az „500 kilométeres"-mozgalomról szóló filmelőadás megrendezését vállalta. Kovács Kálmán, a Szakszervezeti Bizottságunk elnöke megértette a segítséget, majd másnap hosszabb időre vidékre utazott. Ezt megelőzően a helyiség megszerzését Békési elvtársnak adta ki albérletbe, aki a vállalat budapesti körzetvezetőségének adta tovább. Itt Nagy Mihály és Szvatkó elvtársak a helyiség kérdéséből olyan ügyet csináltak, mintha a Népstadion megszerzéséről lett volna szó. Végül is a szakoktatási felelős az MSZT helyiségét szerezte meg.

Az előadás napján csúcsforgalmat okozott a rengeteg telefonjelentés arról, hogy ki miért nem tud részt venni az előadáson. A beteglégségi statisztika aznap a hirhedt 1878-as járványos évhez volt hasonló.

Bánrévéné rosszullett és hárman kísérték haza. Csoknyaiéknál éppen aznap főzték hecsedli lekvárt. A forgalmi osztályon „kólitisz" járvány ütötte fel a fejét.

Lesz, ami lesz, az előadást meg kellett tartani. Herczné — az előadás egyik legagilisabb szervezője — volt a legpontosabb, mert a fél 6-ra hirdetett előadáson már 6 órakor megjelent. Egy elvtársnő 3/4 7-kor tagdijhátralékát jött rendezni. Végre 1/4 8-kor Kobza elvtárs üdvözölte az előadókat, a szakoktatási felelősöket, a minisztériumi kiküldötteket és a hátralékos MSZT tagdija miatt aggályoskodóval együtt a 4 fő haligatóságot.

Majd Kobza elvtárs közel 13 másodperces előadásában közölte, hogy az „500 kilométeres"-mozgalomról szóló filmet technikai okokból nem lehet bemutatni. Az időközben 9 főre duzzadt tömegben egy világ omlott összese. Ott ültek dermedten, némán egy szemernyi „500 kilométeres" film nélkül. Később derült ki, hogy a film pontosan 500 kilométerre volt a szakoktatási évadnyitó „mérnyelet" színhelyétől. A gyászmegnyitó végén lélekszakadva futott be Papp elvtársnő is és elfulladva közölte, hogy éppen a tizennegyedik rendezvényt ellenőrzi. Szakszervezeti bizottságunknak külön köszönet azért a szeretlő gondoskodásért, hogy ez a rendezvény nem a „tizenharmadik" volt.

Csontos Károly,
szakoktatási felelős, MAV Szállítmányozási Vállalat.

GYERMEKVÁRÓTEREMBEN



A vonatraváró szülők nagy örömmel keresik fel apróságaikkal a nagyobb állomásokon létrehozott gyermegvárótermeket, vagy adják be gyermekeiket míg ügyes-bajos dolgaikat intézik. A gyermekvárótermek nagy népszerűségnek örvendenek, mert megfelelő egészségügyi gondozásban is részesülnek a csöppségeket. Képünkön a Budapest—Déli-pályaudvari gyermekvárótermek egyik sarkát látjuk. Balról jobbra: Stan Jánosné Mázáról, Ficsor Józsefné Mágocsról, Don Pálné Polgárdiból és Szabó Margit gondozónő.

(Kovács G. felv.)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 23. sz. — Telefon: 228—895, 428—317, 428—332, üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM. 11. SZÁM. ÁRA 10 FILLÉR 1954 MÁRCIUS 13.

Felhívás a vasutas dolgozókhoz és a pártszervezetekhez!

VASUTAS DOLGOZÓK! ELVTÁRSAK!

A szokatlanul kemény tél a felszabadulás óta egyik legnagyobb erőpróbája volt vasútüzemünknek. A vasutas dolgozók hősies, sokszor emberfeletti munkát végeztek és győzelmet arattak a hideg időjárás, a hófuvások okozta nehézségeken. A haza ügye iránti felelősségérzetből fakadó hősi helytállás, amely a vasutasok munkáját jellemezte a nehézségek elleni harcban, kivívta pártunk és egész dolgozó népünk elismerését. Ez a hősi munka is bizonyságtétele volt a vasutas dolgozók hazaszeretetének, áldozatkészségének és kötelességtudatának.

A zord időjárás elmult. Hazánkban ujult erővel indul meg az országépítő munka falun és városon egyaránt. Országunk dolgozói pártunk III. kongresszusára indított versenyben nemes vetélkedésre keltek, ki ad többet és jobbat a hazának. Megindult a falvakban a tavaszi munka, az eddiginél sokkal nagyobb mennyiségű iparcikket, vetőmagot, műtrágyát, üzemanyagot kér a falu. A vasúti szállítás zavartalansága most méginkább népi, nemzeti üggyé vált.

A megnövekedett szállítás nagy feladatokat ró a vasútra és a vasutas dolgozókra. A part és az ország népe most ismét a vasutas dolgozókhoz fordul. Joggal számít rá, hogy ugy mint a téliforgalom idején, áldozatot és fáradságot nem kímélve helytállunk. Biztosítiuk a népgazdaság zavartalan vérkeringését.

Feladatainkat kedvezőbb körülmények között fogjuk megoldani. Megjavult az időjárás, javult a vasút szén- és anyagellátása. A vasutas dolgozók számára is erőt ad a munkához a párt iránti szeretet és bizalom, amelyet a kongresszusi versenyben való egyre tömegesebb részvételükkel juttatnak kifejezésre. Erőt ad az a tudat, hogy nemsokára ünnepeliük immár kilencedszer hazánk felszabadulásának dicsőséges évfordulóját, április negyedikét, mely az elmult év felszabadulási békeversenyében is addig soha nem tapasztalt eredmények elérésére buzdította a vasutas dolgozókat.

Most is példás kötelességteljesítést, szívós, kitartó munkát vár tőlünk a párt, a kormány és az ország minden dolgozója. A vasutas becsület kötelez bennünket a szállítást ma mée sokszor gátló nehézségek és az azokat előidéző okok leküzdésére.

Jelenleg lassú a vasúton az elegymozgás. Alacsony a mozdonyok napi kilométer teljesítménye. Mozdony és kocsiparkunk egyrésze a téli időjárás alatt megrongálódott és most javításra var. Gurítódombjaink teljesítménye nem elégíti ki teljesen a szállítási igényeket. Vasúti pályatesteink a tél folyamán megrongálódtak, sok lassújel akadályozza a gyors elegytovábbítást. Vasutas dolgozóink egyrésze még sok esetben hanyagul végzi munkáját, nem érez kellő felelősséget a rábízott feladatok maradéktalan megoldásáért.

A vasúti szállítás jelenlegi problémáinak megoldása azért is fontos, mert ettol függ nagymértékben, hogy üzemeink, a falvak és városok dolgozói teljesíteni tudják-e azokat a felajánlásokat, amelyeket pártunk III. kongresszusának tiszteletére tettek. Pedig ezek a vállalások a KV 1953. évi június 27—28-i határozata nyomán született kormányprogramm végrehajtását segitik elő, amelynek sikere minden vasutas dolgozónak személyes érdeke is. Több élelmiszer, ruha és egyéb fogyasztási cikk a dolgozók számára csak akkor lesz, ha gyors, pontos szállítással segítiük az üzemeltervteljesítését, ha elősegítiük a mezőgazdaságban a tavaszi munkák határidős befejezését.

Jelenlegi, legfontosabb feladataink:

Legfontosabb feladatunk az elegymozgás meggyorsítása, a kocsifordulo rövidítése, annal is inkább, mert a vasúton jelenleg igen nagy a hálózaton lévő rakott kocsik száma. A szolgálati helyek vezetői helyes rendelkezésekkel, nagyfokú öntevékenységgel harcoljanak a szolgálati ágak munkájának összehangolásáért, az elegyfeldolgozás meggyorsításáért. Főleg a kocsik kirakását kell jobban megszervezni. Meg kell szüntetni a felesleges vonatácsorgásokat és gépreváráso kat. Fokozni kell a gurítódombok teljesítményét, rövidíteni kell a ki- és berakások idejét. Legyen minden vasutas dolgozónak harci feladata a menetrend vastörvényének betartása. El kell érni, hogy a tehervonatok már március 20-ig 55 százalékban menetrendszerint indulianak és 30 százalékban menetrendszerint érkezzenek. A későbbiek során pedig teljesíteni kell a kongresszusi versenyben célkitűzésként szereplő 70 százalékos menetrendszerűséget.

Az üzemek dolgozóinak zavartalan munkája érdekében el kell érni, hogy személyés munkásvonataink március 20-tól 95 százalékban menetrendszerűen közlekedjenek. A munkába és a családjukhoz utazó dolgozók számára biztositsunk kényelmes, tiszta, világított kocsikat és várótermeket. A járműjavító üzemi vállalatok dolgozóin és vezetőin múlik, hogy a téliforgalom során megrongálódott járműpark minél gyorsabban kerüljön újból vissza a vasúti forgalomba. Adjanak a járműjavító üzemi vállalatok dolgozói a végrehajtó szolgálatnak március 20-ig 100 kijavított mozdonyt és 1000 kocsit, a járművek átfutási idejének megfelelő csökkentéséve l.

A vontatási és forgalmi dolgozók közös erőfeszítéssel induljanak harcba a mozdonyok jó kihasználásáért, a fűtőházi tartózkodási idők csökkentéséért, a nehézsúlyú vonatok nagyszámban való továbbításáért. Emeljék a tehervonati mozdonyok napi haszon kilométer teljesítményét március 20-ig 130 kilométerre.

A gócponti állomások és fűtőházak dolgozói növeljék a gurítódombok teljesítményét. Szüntessék meg az esetenként megmutatkozó torlódásokat, gyorsítsák meg a gurítás és rendezés munkafolyamatait, képezzenek minél több irányvonatot, amelyek nagy távolságra mehetnek rendezés nélkül. Különösen növelni kell a Budapesten áthaladó irányvonatok számát.

A pályafenntartási dolgozók a tél folyamán megrongálódott pályatestek karbantartási munkáinak meggyorsításával csökkentsék a lassújeleket, járuljanak hozzá az utazási sebesség emeléséhez. Alkalmazzák széles körben a kisbrigád és szalagszerű szovjet pályafenntartási módszereket. A vasútépítő vállalatok dolgozói a felújítási munkák határidő előtti elvégzésével segítsék a karbantartás anyagproblémáinak megoldását.

A kommunista vasutasok a téli forgalomban tanúsított hősi munkájukhoz hasonlóan legyenek példamutatóak a feladatok megoldásában. Járjanak élen a kongresszusi versenyben. Harcolianak a szocialista munkafegyelem, az utasításszerinti munka megteremtéséért. Mutassanak példát a szántakarékosságért, a gazdaságos szállításért, önköltségcsökkentésért folyó harcban. Javítsák szüntelenül a szolgálati ágak együttműködését.

A vasutas DISZ-szervezetek és a vasutas fiatalok váljanak a tavaszi szállítási munkak megoldásáért folyó harc rohambrigádjává. Vállaljak bátran a nehéz feladatokat. Küzdjenek az első sorokban a teljesítmények növelését célzó újítások, észszerűsítések, a szovjet munkamódszerek széleskörű elterjesztéséért.

Az üzemi bizottságok és szakszervezeti aktivák mozgósítsák a kongresszusi versenyben való részvételre a vasút valamennyi dolgozóját. Biztosítsák a verseny nyilvánosságát, a szocialista versenyszellem kialakítását.

Feladataink nagyok, de a végrehajtásnak meg van minden előfeltétele. A vasutas dolgozók öntudata, nép iránti felelősségérzete erre a biztositék. Pártszervezeteink fokozzák a kongresszusi verseny politikai irányítását, hívják harcba a vasút dolgozóit, támaszkodjanak bátran azok véleményére, javaslataira. Emlékeztessék a vasutas dolgozókat Rákosi elvtárs elismerő szavaira, amelyet a SZOT III. teljes ülésén mondott: „*Hős vasutasaink ezekben a hetekben számtalan tanujelét adták helytállásuknak és áldozatos munkájukkal mutatták meg, hogy legyőznek minden akadályt, amikor a szocializmus építéséről van szó*".

ELVTÁRSAK!

A vasúti szállítás munkájának további megjavítása elengedhetetlen az 1954 első negyedévi tervek sikeres teljesítéséhez, a tavaszi mezőgazdasági munkák gyors befejezéséhez. Fontos eszköz dolgozó népünk — a vasutas dolgozók — életszínvonalának további emeléséhez.

Előre, a tavaszi szállítások zavartalan lebonyolításával a kongresszusi verseny sikeréért, a KV kongresszusi zászlóinak elnyeréséért!

Elvtársi üdvözlettel:

A VASÚTPOLITIKAI FŐOSZTÁLY



A magyar-szovjet barátsági hónap alkalmából hazánkban tartózkodó Jurij Mihajlovics Nyeprincev, Sztálin-díjas képzőművész, a Szovjetunió Művészeti Akadémiájának levelezőtagja (jobboldalon) meglátogatta a vasutas képzőművészeti iskolát. A kiváló szovjet képzőművész értékes tanácsokat adott a magyar vasutas képzőművészeknek. Az iskola növendékei meleg hálával köszönték meg az őszinte baráti segítségnyújtást.

(Kovács G. felv.)

A miskolciak versenyre kelnek a Vörös Zászló-rendes ferencvárosi csomóponttal

Nagy és szép elhatározás érlelődött meg a miskolci csomópont dolgozóiban: a Központi Vezetőség kongresszusi zászlajáért folyó nemes küzdelemben *párosversenyre hívták ki a Munka Vörös Zászló-rendjével kitüntetett ferencvárosi csomópont dolgozóit.* A forgalmi, a vontatási, a kereskedelmi és a pályafenntartási dolgozók a többi között együttesen vállaltak:

Az év első negyedében a rendkívüli időjárás és az elégtelen szénellátás miatt felgyülemlett mintegy *ötszázezer tonna szállítási lemaradást április 4-ig pótolják, emellett a jelentkező áruszállítást hátralék nélkül elvégzik.* Az „500 kilométeres"- és a nehézsúlyú mozgalom keretén belül ötezer tonna túlsúlytovábbítást vállaltak. A mozdony- és kocsiforduló meggyorsítása érdekében a kocsibefutások és kifutások emelesevel napi gurítási tervüket április 4-re 101 százalékra, április 18-ra pedig 103 százalékra teljesitik. A személyvonatok és tehervonatok indításának megadott tervszámoknál elérik a 100 százalékot. A rakodási idő teljesítését április 4-re 125 szazalékra, április 18-ra 130 százalékra vállalták.

Budapest-nyugati pályaudvar kereskedelmi dolgozói márciusban letörlesztik téli adósságukat

Budapest-Nyugati pályaudvar kereskedelmi dolgozói azok közé tartoznak, akik jó munkával potoljak a téli elmaradást. Március 9-én a hátralékuk már csak 80 kirakatlan kocsi volt. A kereskedelmi szakszolgálat vasutasai megfogadták, hogy *a pártkongresszus tiszteletére az elmaradást ebben a hónapban teljesen felszamoljak.* Az adott szó valóraváltásáért napról-napra szivós munka folyik, egyre inkább fokozódik a verseny lendülete. *A legutobbi két napban ismét 15 kocsival csökkent az elszállítatlan árumennyiség.*

Az elmaradás felszámolásáért indult harc megvívásába bekapcsolódott a pártszervezet is. A párttitkár és a vezetőség tagjai rendszeresen meglátogatják a szállíttató vállalatokat és megbeszélik velük, hogy a kenyszerkirakott árukat minél sürgősebben vigyék el.

Csökken a rakodási idő, ha jól dolgozik a komplex-brigád

Várpalota állomáson a téli forgalom idején a komplex-brigad jó munkájaként szep eredményeket ertek el a dolgozók a rakodási ido csökkentésében. A Bányászati Akna Melyepito Vallalat négyórás, a 71 3. számú Mélyépítő Vállalat három és félórás egy kocsira eso átlagot ért el. A 71 3. számú Epitőipari Vállalat dolgozói megfogadták, hogy *a kirakasi időt átlagosan 3.4 órara* teljesitik a folyamatos kirakások biztosításával és ezzel hozzásegítik Várpalota allomás dolgozóit ahhoz, hogy a 122 százalékos rakodasi ido teljesítésére vonatkozo vállalásukat teljesíteni tudják.

Egy nap alatt 900 helyett 2785 tonnát továbbítottak irányvonattal a komlóiak

Komló állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozóinak februari terveljesitéséhez az kellett volna, hogy a hónap két utolso napjan napi egy irányvonat helyett harmat indítsanak.

És február 27-e hosszú ideig emlekezetes lesz a komlói vasutasok előtt, mert ezen a napon a szolgálati ágak és a vállalatok együttműködésének olyan szép példája született, amilyenre még nem volt példa Komlón: *február 27-én kigördült a szénpályaudvarról a három irányvonat.* A dolgozók fénylő szemmel nézték a harmadik vonatot: hősies akarásuk eredményet. *Kilencszaz tonna helyett 2785 tonnát továbbítottak ezen a napon irányvonattal.* A szep teljesitményben fő resze van a kereskedelmi szolgálat részéről *Kilien Károly* mérlegelő raktárnoknak és *Horváth János* bárcázónak, akik folyamatos gyors munkájukkal lehetővé tették a három vonat indítását, valamint *Csapó Dezső* tervellenornek, aki időben felhívta a figyelmet arra, hogy veszelyben van a terv teljesítese. Eredményesen működött közre *Gyimesi János* sztahanovista állomasirányító, *Palkó István* forgalmi szolgálattevő, továbbá *Magyar József* kocsimester és siktoló brigádja, akik munkájukat ugy végezték, hogy nem állott be egy perc szünet sem a kocsik beállításánál. Elismeres illeti *Ratkai Zoltánt*, a bánvatröszt diszpécserét is, aki úgy irányította a szenosztalyozó munkáját, hogy a kocsikat folyamatosan lehetett megrakni. Az utolsó napon is megismetlődött az eset, igy sikerült a terveljesítés.

Házeltolás hat vágányon át



A MÁV Épület-zerelő és Előgyártó ÜV. valamint a szegedi Igazgatóság pályafenntartási dolgozói Lakitelek állomás egyik 200 tonnas épületét Módos István főépítésvezető irányításával az állomás másik oldalara helyezték át, hat, forgalom alatt lévő vágányon keresztül. Az épületet 65 méteren át 177 perc alatt gurították ki helyére.

Jegyvizsgálónői tanfolyamon



Különös gonddal képezik ki dolgozó nőinket a vasúton. A vasutas nők szeretik szakmájukat és lelkesen, lelkismeretesen sajátítják el a „mesterségbeli" fogásokat. Képünkön az egyik hallgato az előado kérdésére elmondja a jelző állását a Budapest—Nyugati pályaudvari oktatóteremben

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Új pártvezetőség — új lendület a kongresszusi versenyben Nagykanizsán

Nagy a sürgés-forgás a nagykanizsai állomáson. Utasok sietnek a néhány perc mulva induló vonathoz, amikor megszólal a hangszóró: *„Ismertetjük Nagykanizsa állomás vasutas dolgozóinak kongresszusi versenyben elért eredményeit. A személyvonatok menetrendszerinti indítását a tervhez viszonyítva 101 százalékra teljesítették..."* Az utasok elégedetten hallgatják ezt a számukra is fontos eredményt, néhányan órájukra pillantanak. A vonat alig érezhetően zökken — pontosan, menetrendszerint indul ...

Az állomás — mely a mult hónapban még az elmaradók közé tartozott — március óta nagy lépésekkel hozza be elmaradását. Vonatforgalmi tervét 104, fajlagos kocsimozgatási tervét 105, az átlagos vonatterhelést 103, a rakodási időt 104 százalékra teljesítették. És lehetne még hosszasan sorolni a jó eredményeket, az állomásét, egyénieket vagy brigádokét egyaránt.

Az eredményeket hirdető látszólag száraz számok, mindennapi megfeszített munka eredményei. Az állomáson naponta többszáz kocsi megy keresztül. Innen indulnak a zalai térség összes olajküldeményei, a tőzegpakurával megrakott szerelvények. A dunántúli közraktárakból vetőmaggal megrakott vagonok tucatjai sietnek, hogy a dolgozó parasztság időben vethesse a holnapi kenyeret, rozsot, kukoricát. A MEZŐKER is több vagon káposztát, almát küld naponta a városok piacaira a munkások asztalára. A kormányprogramm építkezései épületfát, parkettát, deszkát kapnak a nagyatádi és nagykanizsai erdőgazdaság faküldeményeiből. Nagy a felelősség mely Nagykanizsa állomás vasutasainak vállát terheli, de ez a felelősség csak edzi, jobb munkára serkenti őket.

Az állomás kommunistái érezték felelősségüket akkor is, amikor új pártvezetőséget választottak. Legjobbjaikat bízták meg pártszervezetük irányításával. Az új vezetőség még csak néhány napja dolgozik, de máris értek el figyelemreméltó eredményeket.

A mult hónapban még formálisan folyó kongresszusi verseny már egyre jobban telítődik politikai tartalommal. Elédeznek a pártcsoportok és javul a népnevelők munkája. Az új párttitkár, *Varga Lajos* elvtárs — igen helyesen — a kongresszusi verseny fellendítésének feladatát tűzte a pártszervezet elé. Már az első pártvezetőségi értekezleten, a reszortok elosztása után elhatározták, hogy a vezetőség minden tagja egy-egy szakterületet fokozottabban instruál. Az elosztásnál figyelembe vették a vezetőségi tagok szakmai tudását is. Például *Szepesi* elvtárs, az áruraktárt és rakodás főnökséget, *Pólai* elvtárs, a váltókezelőket, *Horváth Károly* az átmenesztők, kocsifelírók és kocsikísérők munkáját instruálja.

A vezetőség a kongresszusi verseny helyzetét kibővített vezetőségi ülésen vitatta meg. Meghívták az állomásfőnököt, üzemi bizottság elnökét és néhány jól dolgozó pártbizalmi és népnevelő elvtársat. Az értekezleten sok mindenre fény derült. Nem kielégítő a párt és ÜB kapcsolata, számos népnevelő elhanyagolja munkáját, nem jár el még a népnevelőértekezletre sem. Rossz munkaszervezés miatt gyakori a „kapunbelüli munkanélküliség", hiányos a versenynyilvánosság stb. A felvetődött hibákat a dolgozók elé tárták és meghallgatták javaslataikat. Az állomásfőnök a javaslatok alapján tett intézkedéseivel megszüntette a „munkanélküliséget", a párttitkár és az ÜB elnöke megbeszélése megjavította a pártszervezet és a szakszervezet közötti kapcsolatot. A fegyelemlazítókat termelési értekezleten kipellengérezték és a népnevelők egyénileg is megmagyarázták a dolgozóknak, hogy hova vezet a fegyelmezetlenek rossz munkája.

Jelentősen megjavult a versenynyilvánosság is. A perronon elhelyezett nagy táblák minden nap a legfrissebb eredményeket hirdetik. Egy üvegtábla mögött megtalálhatók a terv brigádokra bontott adatai, a brigádok eredményei dekádonkint, a sztahanovista cím elnyerésének feltételei. Az irodákban, öltözőkben, még a váltókezelők őrházában is (itt mindössze hárman dolgoznak) ízléses emléklapokon kifüggesztve díszlenek az ott dolgozók kongresszusi vállalásai. Mellettük piros és kék kartonokból ügyesen elkészített dobozokban a versenyszerződések mutogatják magukat. És mindenütt a legfrissebb eredmények. Azonban mégis van a versenynyilvánosságnak egy hibája — nem elég ötletes. Túl sok a statisztika, az adat, nehéz közöttük eligazodni. Ha egy dolgozó saját eredményeire kíváncsi — keresgélnie kell a kifüggesztett ívek között. Helyes lenne, ha néhány karikatúrával, fényképpel, jól dolgozók munkamódszerének ismertetésével, élőbbé, változatosabbá tennék a kongresszusi híradókat. Több helyen jól bevált módszer az is, hogy a jól dolgozók hozzátartozóihoz levelet írnak, ismertetik a dolgozó eredményeit.

Javítani kell még a népnevelők munkáját is, elsősorban a népnevelőértekezletek színvonalát, mely alapja annak, hogy megjavuljon az agitáció. Ennek érdekében a kezdeti lépéseket már megtette a pártvezetőség. A soronlévő értekezletre minden pártvezetőségi tag és pártbizalmi gyűjti az adatokat s a legjobb népnevelők módszereit. Helyes lenne ennek az előkészítő munkának fokozottabb ellenőrzése. De a népnevelőmunka megjavításához több segítséget vár a pártszervezet a politikai osztálytól is.

Az állomás párosversenyben áll Kaposvárral. De ez a verseny nem elég méltányos a kanizsaiaknak mert nem egyenlőek a győzelem feltételei. Kaposvár ha 105 százalékra teljesíti tervét, elnyerheti az élüzem címet, ugyanezért a kanizsaiaknak 110 százalékot kell elérniök, holott itt sem könnyebb a munka. A pécsi igazgatóság feladata, hogy ezen változtasson, s ezzel újabb lendületet adjon a kanizsaiak lelkes, egyre szélesebben bontakozó kongresszusi versenyéhez.

Bánki Géza

Elkészült hazánk egyik legkorszerűbb anyagvizsgáló röntgen-laboratóriuma

A MÁV Anyagvizsgáló Intézet földszinti folyosóin szokatlan nagy a jövés-menés. A sugárkísérleti laboratórium dolgozói apró műszereket, úgynevezett „dózismérőket" helyeznek el a folyosók falai mellé, az ajtók elé, a szobákba. A dózismérő műszer mutatói egyszerre szemmel alig észlelhetően megrezdülnek. Mitől rezdültek meg a mutatók? Az újonnan felépített anyagvizsgáló röntgenlaboratóriumban most kapcsolták be először a 300.000 voltos Metallix-Makró rendszerű röntgengépet, ebből a gépből származó apró elektromos sugarak hatására lendültek meg a szomszédos szobákban elhelyezett vizsgálóműszerek.

Több mint egy évi megfeszített munka gyümölcse az új röntgenlaboratórium. A gépi felszerelést, a csöveket, olajtranszformátorokat még 1942-ben beszerezték, de azokat nem használhatták, mert nem volt megfelelő laboratóriumuk. Alkalmas laboratórium nélkül pedig nem lehet bekapcsolni a röntgengépet, mert a sugarak halálos veszélyt jelentenek minden élőlény számára, amely közelében tartózkodik. Ez a röntgengép alapvetően különbözik a kórházakban, rendelőintézetekben alkalmazott röntgentől. Azoknak sugara a gyógyítás szolgálatában áll, csak hosszú-hosszú állandó sugárbehatása árthat az emberi szervezetnek. Ez a röntgengép műszaki célokat szolgál, sugara sokszorosan erősebb a szokásos röntgensugárnál. A MÁV Anyagvizsgáló röntgengép sugara 300.000 voltos maximális feszültséggel akár 100 mm vastag vasanyagot is átvilágít. Ezért kelett a laboratórium falait, ajtóit vastag ólomlemezzel és sugarakat át nem bocsátó baritvakolattal elzárni. Röntgenezés közben senki nem lehet a teremben, nehogy a gyilkoshatású sugár megtámadja a kezelőszemélyzet szervezetét.

A háború évei alatt a vasutasok elásták a drága röntgengépet, nehogy a fasiszták kezére jusson. Felszabadulás után is még évekig vajúdott a laboratórium ügye. Az Anyagvizsgáló Intézet akkori vezetői nem ismerték fel, hogy milyen nagy segítséget nyujthat az intézetnek és az egész vasuti munkának az anyagvizsgáló röntgengép. Végre egy évvel ezelőtt dülőre jutott az építkezés. A közlekedés- és postaügyi minisztérium 70.000 forintos hitelt biztosított az új, korszerű, minden igényt kielégítő röntgenlaboratórium megépítéséhez.

Izgalmas, felejthetetlen percek voltak, amikor az új laboratóriumban először bekapcsolták a röntgengépet. Vajjon működik-e, nem sérült-e meg valamelyik fontos alkatrésze a hosszú állásban? *Seres Károly* röntgengépkezelő bekapcsolta az áramot, mögötte állt izgatottan *Marosi Béla*, a laboratórium tervezője. Az áram befolyt a transzformátorokba, a kimenő feszültséget jelző műszer mutatója a 3-as számra ugrott. Kigyulladt az ellenőrző vörös lámpa és felbúgott a vezérlőgép. Minden rendben volt.

Amikor az önműködő óraszerkezet kikapcsolta a röntgensugarakat, csak akkor léphettek be újra a mérnökök, tecunikusok a laboratóriumba. Előhívták az átvilágított anyag alá helyezett filmet és megállapították, hogy a röntgengép minden műszaki követelménynek megfelel.



A vastag ólomlemezzel elzárt röntgenszobában egy ólomhoz csapágycsészét helyeznek a röntgencső alá.

KONGRESSZUSI VERSENYHIRADÓ

HETVENHAT ÜZEMKÉPES MOZDONYT adtak át a forgalomnak március első tíz napjában a budapesti járműjavítók és fűtőházak. Ebből az Északi Járműjavító 20, a Landler Jenő Járműjavító 14, a ferencvárosi fűtőház 20, a Hámán Kató és a Keleti fűtőház 6—6. Rákos fűtőház 7, a Déli fűtőház pedig 3 mozdony kijavítását végezte el.

★

NAPI 200 KILOMÉTERES ÁTLAGTELJESITMÉNYT vállaltak Szabó Lajos, Sóvágó Sándor mozdonyvezetők és Csáki Sándor, Máté Ferenc, Ignáth Ferenc, Gál Sándor fűtők, a debreceni fűtőház dolgozói, az „Ötszázas-mozgalom" keretében. Vállalásukat teljesítették, mert jó karbantartással elérték, hogy máris 212 kilométeres napi átlagteljesítménnyel büszkélkedhetnek.

★

KÉTEZER DARAB SÍNSZEGET kovácsoltak terven felül a szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító kovácsműhelyének dolgozói. A szép teljesítményben nagy része van Bartha Ferenc és Csiga Lajos elvtársak párosversenyének. (Katona Lajos tudósító.)

★

SZENTES ÁLLOMÁSON Balogh József forgalmi szolgálattevő és brigádja a tehervonatok terhelését 109 százalékra, a tehervonatok menetrendszerinti indítását pedig 98 százalékra teljesítette.

★

A SZÉKESFEHÉRVÁRI FELVÉTELI ÉPÜLET csillárjainak elkészítésénél az Épületszerelő és Előgyártó ÜV dolgozói, Zoller Antal és brigádja két nappal túlteljesítették felajánlásukat és minőségi munkával 168 százalékos teljesítményt értek el. A vállalat üzemében az egyéni dolgozók közül kitűnt Láng Zoltán ifjúmunkás hegesztő, aki 163 százalékos teljesítménnyel vesz részt a versenyben. (Szécsi Dezső levelező.)

★

A KÖZÉP- ÉS KISÁLLOMÁSOK KÖZÜL jól folyik a verseny Selyp állomáson, ahol Vancsik István forgalmi szolgálattevő a munka jó megszervezésével és helyes irányításával 97 százalékra vállalt vonatforgalmi tervét 115 százalékra, kocsitartózkodási tervét pedig amelyet 101 százalékra vállalt, 111 százalékra teljesítette. (Pogonyi Lajos tudósító.)

★

RÁKOSPALOTA - UJPEST ÁLLOMÁS DOLGOZÓI megtették vállalásaikat a kongresszusi versenyre, de februárban csak egy tényezőnél történt túlteljesítés, a többi pontban lemaradtak. Egyik oka ennek az, hogy a versenynyilvánosság nem jó, a dolgozók nem ismerik az elért eredményeket. A szolgálati vezetők fordítsanak több gondot a verseny nyilvánosságára.

★

A MÁTÉSZALKAI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG IV. pályamesteri szakaszán a brigádversenyben Kersánszki József brigádja 139 százalékos teljesítménnyel vezet. Pálya János asztalosbrigádja februárban 119 százalékos teljesítést ért el. (Kricsfalussy György levelező.)

★

PUTNOK ÁLLOMÁSON Hamvas Ernő forgalmi szolgálattevő kocsitartózkodási tervét 128, átlagos terhelési tervét 101.8 százalékra teljesítette. Szabó Sándor tolatásvezető a kocsimozgatásban 118, a kocsitartózkodási tervteljesítésben 128 százalékot ért el. (Rigó Erzsébet levelező.)

★

MOHÁCS ÁLLOMÁS dolgozói a rakodási időt a feladási kocsiknál 168, a leadási kocsiknál 166 százalékra teljesítették. Kocsikihasználási tervük teljesítése ezidáig 106 százalék.

NEMZETKÖZI hírek

A Matsukawa-ügy újabb fejleményei

Ötödik éve foglalkoztatja a világ közvéleményét a *Matsukawa-ügy*. Az igazságtalanul meghurcolt japán vasutasok sorsa a dolgozók millióinak szolidaritását váltotta ki. A Matsukawa-üggyel legutóbb *a pekingi rádió* foglalkozott s ennek az adásnak a kézirata alapján ismertetjük az ügy legújabb fejleményeit.

A japán bíróságok az évek során több mint 90 tárgyalást tartottak az ügyben. Legutóbb 1953 december 22-én tárgyalta az ügyet másodszor is a sendai felsőbb bíróság, s fellebbezés folytán a közeljövőben a tókiói Legfelső Bíróság elé kerül a japán vasutasok ügye. A legutóbbi tárgyaláson a fellebbviteli bíróság, engedve az amerikai és japán reakciós erők nyomásán is, ismét bünösnek nyilvánította a vádlottakat és közülük *Suzuki Mokotot*, az Országos Vasutas Szakszervezet fukusimai helyi csoportjának elnökét, továbbá három másik vádlottat halálra, két vádlottat életfogytig tartó fegyházra, a többi 11 vádlottat pedig összesen 104 és félévi fegyházbüntetésre ítélte.

Az igazságtalan ítélet

óriási felháborodást váltott ki, hiszen ezen a tárgyaláson ismét bebizonyosodott, hogy a bírósági eljárásnak álcázott hajsza nem más, mint a munkásosztály ellenségeinek kegyetlen, erőszakos terrorja, s fő célja a japán szakszervezeti mozgalom elnyomása. A vád szerint 1949 augusztus 17-én Japán északkeleti részén, *Matsukawa* állomás közelében kisiklott és felborult egy személyvonat, s három vasutas a baleset áldozata lett. A reakciós kormány koholt vádja szerint a szakszervezeti vezetők siklatták ki a vonatot, mert „erőszakos forradalmat készítettek elő".

Az átlátszó vád már az első tárgyaláson megdőlt. Az egyetlen bűnjelről, egy különleges szerszámról, amelyet a vádlok fel tudtak mut tni, bebizonyosodott, hogy azt *egyáltalán nem használják a japán vasutaknál*. De ugyanakkor bebizonyosodott, a *„bűnjelet" kizárólag a megszálló amerikai hatóságok alkalmazzák*. Ezenkívül azt is fényesen bebizonyította valamennyi vádlott, hogy *a baleset idején nem tartózkodott a helyszínen*. A legutóbbi tárgyaláson a tények egész sora világított rá a bíróság igazságtalanságára. Igen sok olyan fontos tényezöt hallgattak el a bíróság tagjai, amelyek kedvezőek lettek volna a vádlottak szempontjából,

Világosan bizonyítja mindez,

hogy a Matsukawa-ügy kétségkívül a reakciós erők politikai hajszája és ezek az erők kényszerítik a bíróságot az igazságtalan állásfoglalásra. Így akarják a reakciós erők szétzúzni a szakszervezetet és letörni annak a 600.000 japán vasutasnak a harcát, akik 90.000 társuk elbocsátása ellen tiltakoznak. A tömeges elbocsátások is a reakciós erők mesterkedései, mert így akarják a japán vasutat teljes egészében az amerikai megszállók ellenőrzése alá helyezni.

A Matsukawa-ügy húsz áldozatának megmentéséért feltörő kiáltás — mondotta a pekingi rádió — már nemcsak a japán nép, hanem az egész világ igazságot, szabadságot és békét szerető népeinek kiáltása. Japán és a világ minden részéből többezer levél, tiltakozás és bátorítás és több mint 40.000 dollárnyi segély érkezett. Az áldozatok megmentése érdekében több mint 60 akció és mozgalom bontakozott ki.

Sokan azok közül, akiket eddig félrevezetett az amerikai és japán reakciós erők hazug propagandája, meglátták az igazságot és csatlakoztak a segélymozgalomhoz. Diákok, írók, egyházi személyiségek emelték fel tiltakozó szavukat a nép jogainak védelmében. 180 ügyvéd, tekintet nélkül politikai felfogásukra, szervezeti hovatartozásukra, beleértve még a reakciós japán miniszterelnök pártjának tagjait is, önként a vádlottak mellé állt és követelte a bíróságtól, hogy védje meg a törvényhozás függetlenségét, ne vegye tekintetbe a politikai nyomást, hanem mondja ki az igazságot: a vádlottak ártatlanok.

A pekingi rádió kommentárja a Matsukawa-ügyet a Rosenberg-ügyhöz hasonlítja és megállapítja, hogy a bíróság ebben az esetben is az amerikai fasiszta, háborús uszító politika hatására hozta igazságtalan ítéletét.

A japán munkásosztály még fokozottabb harcot folytat a Matsukawa-ügy áldozatainak kiszabadítása érdekében, mert tudja, hogy ez az aljas ítélet az egész munkásosztály jogainak elnyomását jelenti. Az ítélethozatal napján számos tüntetést rendeztek, nemcsak a munkások, hanem a dolgozó parasztok is. A japán nép a világ igazságszerető dolgozóival együtt azért harcol, hogy az igazi bűnösöket találják meg és visszaszerezzék a szabadságot az ártatlan vasutas áldozatoknak.

ROMÁNIA

Közel háromezer újítási javaslatot nyújtottak be a román vasutasok

A román vasutak dolgozói komoly újítótevékenységet fejtenek ki. A vasutl munkások és technikusok tavaly 2830 újítási javaslatot nyujtottak be. 1870 újítási javaslatot elfogadtak s közülük több mint 1200-at már alkalmaznak is a termelésben. Csupán a járműjavító műhelyekben 730 újítást vezettek be az elmult évben.

Az újításokat magas összegekkel jutalmazzák. Például *Jivan Juricin*, a temesvári vasuti műhely munkása 20.000 lejes jutalomban részesült különböző nagyságú facsavarokat gyártó újszerű gépéért. Az 1953-ban benyujtott újítások alkalmazásával a vasút eddig 10,563.000 lejt takarított meg.

A BUTORCSARNOKBAN

(Ujsághir: Ebben az évben kilenc sorsolás lesz. Ezeken a húzásokon közel 600 millió forint kerül a boldog nyertesekhez.)



A FELESÉG: Apu, ne a kombinált berendezéssel törődj, hiszen csak konyhaszekrényre van pénzünk.

A FERJ: Rejtett tartalékaim vannak, tudom én miért nézem.

Vasutas sajátház-építkezési akció

Újabb segítséget jelent a vasutas dolgozóknak, hogy a családi lakóházépítésről szóló minisztertanácsi határozat, valamint a bányász-sajátház akció feltételeihez hasonlóan, de ezektől függetlenül — a MAV is *sajátházépítési akciót* indít beruházási keretein belül. A vasutas sajátházépítési akcióról a szolgálati főnökségek a közeljövőben megkapják a részletes tájékoztatást, most az akcióban való részvétel feltételeinek lényegesebb pontjait ismertetjük.

A vasutas sajátházépítési akcióban

a szükséges hiteleket, az építési anyagokat, a műszaki irányítást, stb. a MAV biztosítja.

Az akcióban minden tényleges vasutas dolgozó résztvehet, akinek jelentkezését a külön erre a célra alakult bizottság elfogadja. Ez a jelölőbizottság az illetékes szolgálati főnökség és a szolgálati helyen lévő társadalmi szervek előterjesztése alapján bírálja el a jelentkezéseket, tehát azoknak a dolgozóknak, akik részt kívánnak venni az akcióban, szolgálati főnökségükhöz kell beadni kérvényüket. A jelentkezők közül *előnyben részesülnek azok, akiknek nincs megfelelő lakásuk, továbbá a többgyermekes családok és azok, akik a MÁV által kijelölt településhelyen kívánnak építkezni, vagy szolgálati érdek kívánja meg lakáshoz juttatásukat.*

Igen jelentős kedvezmény az, hogy

a MÁV ingyen bocsát telket az építtetők rendelkezésére.

Körülbelül 150—300 négyszögöles telkeket adnak, lehetőleg közművekkel ellátott városrészekben.

Az építőanyag szállítása, a munkák irányítása, stb. megkönnyítésére a MÁV meghatározott helyeken csoportosan adja a telkeket, de az a dolgozó, akinek saját telke van, az I/3. szakosztály hozzájárulásával azon is építkezhet. Az I/6. szakosztály az építkezők segítségére *elkészíti a lakóházak típustervét* s a tervekhez költségvetést és anyagkimutatást is mellékel. A lakóházak 1—2 szobás tervek szerint készülnek. További könnyítést jelent, hogy a MÁV az egyes építkezési telephelyekre építésvezetőket jelöl ki.

A MÁV a házépítkezés teljes anyagköltségére, valamint a munkabérszükségletre *kölcsönt* nyujt. A munkabérszükségletre nyujtott kölcsön nem lehet több az összes építkezési kölcsön 15 százalékánál, s ez a kölcsön nem fedezheti a segédmunkási bérek költségét, ezért *célszerű, ha az építkező dolgozók és családtagjaik segítséget nyujtanak egymásnak.* A MÁV a következő kölcsönösszegeket folyósítja: *egyszobás ház építéséhez legfeljebb 28.500, kétszobáséra legfeljebb 36.600 forintot. A kölcsön visszafizetési ideje 20 év,* évi kamata két százalék. Tehát a törlesztési kötelezettség minden ezer forint után évi 60 forint 50 fillér. Az akciónál azok, akik rövidebb törlesztési határidőt vállalnak, előnyben részesülnek. A kölcsön törlesztését 1955 január 1-én kell megkezdeni.

A MÁV az építkezéshez szükséges anyagokat beszerzi és átadja az építtetőknek. Tehát a MÁV nagyobb részben természetben nyujtja a kölcsönt, a szállított építkezési anyagok árát az anyaghitel terhére elszámolja. Az építkező által beszerzett, vagy már meglévő építkezési anyagot a MÁV megfizeti.

A rövidesen megjelenő részletes tájékoztató a továbbiakban ismerteti az anyagok helyszínre szállításánál nyujtott segítségeket. A szolgálati főnökségeknek megküldött tájékoztatókhoz szerződésmintát is mellékelnek. Végül mégegyszer meg kell említeni, hogy *a vasutas sajátház-építési akció független a családi lakóházépítési akciótól,* tehát a vasutas dolgozók az általános feltételek szerint ebben is részt vehetnek.

Ragasztott talpfákkal kísérleteznek a vasút tudományos dolgozói



A Vasúti Tudományos Kutatóintézet dolgozói nagyjelentőségű kísérletet végeztek a Faipari Kutatóintézet munkatársaival közösen a vasúti talpfák alapanyagának, a tölgy- és bükkfák rönkjeinek gazdaságos kihasználására. Eddig egy rönkből faragták ki a vasúti talpfákat, érthető, hogy igen sok értékes faanyag veszett kárba mint hulladék a faragásnál. A kísérlet lényege az, hogy a vasút és a faipar tudományos dolgozói olyan eljárással oldják meg a talpfák készítését, hogy a faragásból származó fahulladékot a legkisebbre csökkentsék.

Az új eljárás szerint a talpfákat nem egy farönkből faragják, hanem 3—4 rétegből állítják össze. A rétegek közé különleges fenoltartalmú műgyantát helyeznek ragasztóanyagként, ami igen nagy fokú szilárdságot biztosít a talpfának. A kísérletek már több mint egy éve folynak, eddig 26 darab vasúti talpfát készítettek ragasztásos megoldással.

A tervek szerint még ebben az évben 300 darab talpfát készítenek ezzel az eljárással, amelyeket hazánk egyik legfontosabb vasúti fővonalán építenek be a pályába kísérletképpen.

A Budapesti Elővárosi Vasút dolgozói párosversenyben harcolnak a kongresszusi verseny sikeréért

A kongresszusi verseny megmozgatta a *Budapesti Elővárosi Vasút* dolgozóit is. *Szigetszentmiklós* állomás dolgozói a kongresszus tiszteletére párosversenyre hívták ki *Pesterzsébet-felsőállomás* dolgozóit, 14 versenypontban. Szigetszentmiklós állomást viszont *Monor* és *Filatorigát* állomás hívták versenyre. A szigetszentmiklósi dolgozók a versenykihívást elfogadták. Hogy sikeresen vehessenek részt a versenyben, a brigádok egymás között is párosversenyt indítottak. *Bődi Antal* forgalmi szolgálattevő brigádja, *Poór László* és *Sánta József* forgalmi szolgálattevő brigádját hívta versenyre, *Fogarasi György* vonatvezető és brigádja *Ihos László* és *Szabó Sándor* vonatvezetők brigádját szólította versenybe.

Békásmegyer—Pünkösdfürdő állomáson a vállalások teljesítésében máris szép eredmények születtek. A fajlagos kocsimozgatásban a 107 százalékos vállalással szemben a teljesítés 111 százalék, menetrendszerinti indításban pedig a vállalt 90 százalék helyett 92 százalékot teljesítettek. A vállalások között szerepel a munkás- és személyvonatok késésének csökkentése is 3—3 százalék alá. Az előbbinél a teljesítés egyelőre ő t, az utóbbinál négy százalékos.

A Zelenka-ifibrigád jó munkája a kongresszusi versenyben

Közel egy esztendeje, hogy a világ proletáriátusának nagy nemzetközi ünnepe, május 1 tiszteletére a Debreceni Járműjavító V. kocsiosztály ifjúsági alvázlakatosai megalakították a „Vörös Csillag" ifjúsági üzemrészt.

A fiatalok telve voltak lelkesedéssel, munkakedvvel, bizakodással. Ezt fejezte ki fogadalmuk is: *munkaterületünkön jó munkával, fegyelemmel példát mutatunk az üzem valamennyi ifjúmunkásának.*

Napok, hónapok teltek el a fogadalom óta, majd egy esztendő pergett le az idő naptárán. A munkás hétköznapokat színessé, érdekessé tették a fiatalok munkagyőzelmei, eredményei.

A közel egy esztendő alatt sokat nőtt a fiatalok szaktudása. Megszűntek a 100 százalékon alul termelő brigádok, az egyik DISZ-brigád valamennyi tagja elnyerte a sztahanovista oklevelet, a *Zelenka-ifjúmunkás-brigád* taglai pedig egyhuzamban állandóan a sztahanovista szint felett termelnek.

Az ifjúsági üzemrészleg brigádjai az elsők között léptek kongresszusi versenyre dicső pártunk III. kongresszusa tiszteletére. A fiatalok versenyében jelenleg a *Zelenka-brigád* vezet 140 százalékos eredménnyel, az ifjúsági üzemrész többi brigádja szorosan a nyomában halad. Az Erdei-brigád 131, a Galambos-brigád 130, a Kocsis-brigád 129 és a Harsányi-brigád 128 százalékos eredménnyel fejezi ki a párt iránti hűségét. A Zelenka-brigád most versenyre hívta a vasúti üzemek valamennyi DISZ-brigádját.

NYITOTT SZEMMEL

a budapesti MÁV Magasépítő Üzemi Vállalatnál

A *budapesti MÁV Magasépítő ÜV.* viszonylag új, de igen fontos feladatkört betöltő üzeme a vasútnak. Munkájának értékeléséhez nem szükséges hosszú ismertetés, hiszen dolgozóink számtalan helyen láthatják a vállalat által emelt épületeket, hogy mást ne említsünk, Székesfehérvár-állomás felvételi épülete, a székesfehérvári 15 lakásos lakóépület, a miskolci laktanya és térfelvigyázói épület, Dudar-felső állomás felvételi épülete, a hatvani villamosvonal-felügyelőség épülete — mind a vállalat jó munkájának eredményei. A Magasépítő dolgozóinak öntudatos helytállásáról egyik legutóbbi számunkban is hírt adtunk, fényképen mutatva be a székesfehérvári kétlábú váltóállítótorony építkezését 20 fokos hidegben, hóviharban.

A *budapesti MÁV Magasépítő ÜV* jelenleg is *130 munkahelyen dolgozik.* Azért tartjuk szükségesnek hangsúlyozni ezt a számot, hogy tisztán lássuk: a felsorolt hibák és hiányosságok nem általánosak, de ugyanakkor azért is, hogy a vállalat vezetői és a többi illetékesek lássák és tudomásul vegyék: *a hibákat és hiányosságokat éppen úgy meg lehet és meg kell szüntetni ezeken a munkahelyeken,* mint a többinél.

Ahol nem törődnek a dolgozókkal

Elsősorban *a dolgozók szociális védelmét* kell szóvátenni. Különösen *Szolnokon, Debrecenben* és *Miskolcon* panaszolják jogosan a dolgozók, hogy ők végzik a szociális építkezéseket, ugyanakkor az ő kívánságaikkal nem törődik senki. Szolnokon a pályaépítési műhely laktanyájában például nincs mosdási lehetőség, a szobák télen jéghidegek voltak, a kályha csak füstölt, nem melegített, de annak sem lett volna eredménye, ha melegített volna, mert a szoba rosszul záródó ajtaján a szél szabadon hordta be a havat. Az ágyak lepedői piszkosak, azokat az ágyakat, amelyeket huzamosabb ideig nem használtak, vastag porréteg borítja. De tévedés lenne azt hinni, hogy az egész műhelyben ismeretlen fogalom a fűtés és a takarítás. Nem, hiszen az irodahelyiségekben, az építésvezető és a munkavezető szobáiban tisztaság és jó meleg fogadja a belépőt.

Ezt a helyzetet nem menti az, hogy a vállalat vezetőinek az ellenőrök hanyagsága miatt (akik egyébként írásbeli dorgálásban részesültek) csak elkésve jutottak tudomására a szolnoki állapotok. Az ellenőrök hanyagsága viszont semmivel sem csökkenti *a főépítésvezető és az építésvezető felelősségét,* akik a dolgozók többször megismételt kérésére sem tettek semmit.

Nem sokkal különb a helyzet *Debrecenben* és *Miskolcon* sem. Azt is hasztalan kérték már többizben a dolgozók, hogy rádiót, ujságot és könyvtárt kapjanak a laktanyákba. A dolgozók számára kissé elkésett vigaszt jelent az, hogy a kollektív szerződés értelmében az idén könyveket, továbbá sakkot, dominót, röplabdát, asztaliteniszt is küldenek a laktanyákba.

És ezért kit terhel a felelősség?

Természetesen ezeknek a hiányosságoknak az az alapvető oka, hogy *nem hallgatjak meg a dolgozókat, de a dolgozóknak nincs is lehetőségük arra, hogy elmondják panaszaikat, kívánságaikat.* Hol és mikor tehetnék ezt, amikor a vállalat 130 munkahelye közül *mindössze háromnál működik pártszervezet és négynél üzemi bizottság.* Ennek a következménye, hogy a Magasépítő ÜV vidéki építkezéseinél nem folyik pártpolitikai munka, egyáltalán nincs politikai oktatás. Az illetékes igazgatóságok politikai osztályainak sürgősen meg kell szervezniök a pártszervezeteket és addig is közvetlenül kell foglalkozniok a dolgozók ügyeivel, problémáival, nevelésével.

Az üzemi bizottságok hiányáért, valamint azért, hogy az egész vállalatnál egyetlen függetlenített szakszervezeti funkcionárius sincsen, a felelősség nagyrészt *a területi bizottságokra és a szakszervezet központjára hárul.* A vállalat ugyanis 1952 óta többizben kérte a szakszervezettől, hogy legalább a nagyobb munkahelyeken szervezzenek üzemi bizottságot, ez azonban azóta sem történt meg.

A vállalat vezetőségének azonban — éppen a párt- és üzemi szervek hiánya miatt — sokkal több figyelmet kell fordítania a dolgozók szociális körülményeire. Nem elegendő csak azoknak a panaszoknak a tudomásulvétele vagy orvoslása, amelyek befutnak a központba. Hogy mennyire nem elég, mutatja az a körülmény is, hogy tavaly november 13-a óta — amióta külön iktatókönyvet „fektettek fel" a dolgozok panaszainak iktatására (!) — mindössze 31. azaz harmincegy panasz és kívánság „iktattatott be". Elhihető-e, hogy csak ennyi panasz akadt 130 munkahelyen?

A *budapesti MÁV Magasépítő ÜV.* példája igen sok vonatkozásban igazolja *Rákosi Mátyás* elvtárs emlékezetes szavait: *„A terv teljesítése és a dolgozókról való gondoskodás elválaszthatatlan."* Ha a Magasépítő ÜV. vezetői és ellenőrző közegei nemcsak az építkezések helyzetét vizsgálnák, hanem meghallgatnák a dolgozókat is, ha törődnének problémáikkal, bizonyos, hogy a tervek teljesítésében is kedvezőbb eredmények mutatkoznának. Azokat pedig, akik lelkiismeretlenül, nemtörődöm módon járnak el a dolgozókkal szemben, akiknek fülébe úgylátszik nemcsak a dolgozók kívánságai nem jutnak el, de nem jutottak el kormányprogrammunk nagyszerű célkitűzései sem, sürgősen felelősségre kell vonni.

Újjászervezik a Közlekedési Múzeumot

Budapesten a Városliget szélén, a *Május 1*-úton lévő Közlekedési Múzeum hazánk egyetlen műszaki jellegű múzeuma volt. A háború nem kímélte meg ezt a gyüjteményt sem. Az épületet több bombatalálat érte és a gyüjtemény nagy része 1944-ben tönkrement.

Az épület tetőzetének egy részét már helyreállították. A múzeum raktáraiban szorgalmas gyüjtő és újjászervező munka folyik. A múzeum újjászervezésével a Vasúti Tudományos Kutató Intézetet bízták meg és kormányunk a gyüjtemény helyreállítására már eddig is többmillió forintot juttatott. A tervek szerint a Közlekedési Múzeum részére a réginél sokkal nagyobb épületet emelnek majd.

Egy új kollektiv szerződés-tervezetről

A *MÁV Hídépítő ÜV*-nél elkészítették a kollektív szerződéstervezetet. A vállalat vezetősége az üzemi bizottság és az üzem dolgozóiból összeállított bizottság segítségével dolgozta ki a szerződést és röpgyűléseken ismertette a dolgozókkal. A dolgozók részéről nagy érdeklődés nyilvánult meg a tervezet iránt. A röpgyűléseken sok felszólalás hangzott el és számosan tettek kiegészítő javaslatot, sokan mondották el véleményüket a tervezet egyes pontjairól. A javaslatokat és véleményeket a munkabizottságok feldolgozták és beépítették a tervezetbe.

Kiss Elek kazánfűtő így nyilvánította véleményét a kollektív szerződésről:

— A két gyűlésen alaposan megtárgyalt kollektív szerződés a mi szerződésünk, mert nem egyoldalú. Nemcsak kötelességeket tartalmaz, hanem jogokat is. Benne foglaltatnak a vállalatvezetőségnek a jobb, egészségesebb munkafeltételek megteremtésére vállalt kötelezettségei is. A tárgyaláson mi dolgozók felsoroltuk azokat a hiányosságokat, amelyek zavarják munkánkat, hátrányosan befolyásolják munkateljesítményeinket és egészségünkre károsak. *A szerződésben a vállalat vezetősége kötelezettséget vállalt ezek kiküszöbölésére.* Sérelmesnek találom azonban, hogy mi üzemi vállalati dolgozók sem kék munkaruhát, sem egyenruhát nem kapunk, ami pedig megilletne bennünket. Reméljük azonban, hogy az illetékesek az új kormányprogramm szellemében ezt is rendezik. Összegezve: a kollektív szerződéstervezet jó, mert munkánkra, műhelyünkre van szabva és új életet visz a műhelyekbe.

Ifj. Bencsik József ifjúmunkás lakatos a következőket mondotta:

— Örömmel látom, hogy a kollektív szerződésben az üzem vezetősége komoly vállalásokat tett *a szakmunkástovábbképzésre* és az oktatásra vonatkozólag. Ez a szerződés biztosítja nekünk, fiataloknak az utat a továbbtanuláshoz, fejlődéshez, az előmenetelhez.

Gyulai Elemér
tudósító

AKIK ÉLENJÁRNAK A KONGRESSZUSI VERSENYBEN



Dudás János, a Hámán Kató fűtőház sztahanovista mozdonyvezetője vállalta, hogy mozdonya javítási költségét 15 százalékkal csökkenti Eddig 18 százalékra teljesítette vállalását. Szénmegtakarításban 108 százalékot ért el.



Vitárius Sándor, Budapest-Keleti pályaudvar brigádvezető főkocsimestere minden versenytényezőben túlszárnyalta vállalását. A menetrendszerinti indításban például 98, a fajlagos kocsimozgatásban 97 százalékot ért el.



Pinkóczi Lajosné Budapest-Keleti pályaudvar sztahanovista vezető főpénztárosa egyike a legkiválóbb munkamódszerátadóknak. A kongresszus tiszteletére vállalta, hogy még jobban elterjeszti módszerét.



Iványi József, Rákosrendező pályaudvar gurítási brigádvezetője jólszervezett munkájával 106 százalékra teljesítette a kocsitartózkodási időt. A napi tervét az utóbbi időben mindig túlszárnyalta.



Czeitler István, a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV sztahanovista lakatosbrigád vezetője vállalta, hogy brigádja egy héttel előbb fejezi be az I. negyedévi tervet. Czeitler elvtárs jelenlegi átlagteljesítménye 141 százalék.



Erdélyi Antal, a józsefvárosi pályaudvar „Szabad május 1" rakodóbrigádjának vezetője vállalta, hogy a brigád a mult havi 136 százalékos eredményt még ebben a hónapban 164 százalékra növeli.

SZAKSZERVEZETI MUNKA

A hivatali szervek szakszervezeti vezetőinek értekezletén

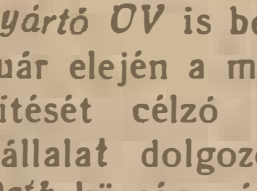
Amint ismeretes, a minisztertanács 1954 február 13-i ülésén nagyfontosságú határozatot hozott a minisztériumok és állami hivatalok munkarendjéről. Az utóbbi években minisztériumunkban, hivatalainkban és szerte a vasút területén mindennapos jelenség volt, hogy a dolgozók egyrészének munkaideje gyakran a késő éjszakai órákba nyúlt. Nem volt ritka a 14—16 órás munkaidő sem. Ez a jelenség komoly gátjává vált a káderek fejlődésének és nem egy esetben rossz hatással volt családi életük alakulására is.

A vasutasok szakszervezetében megvitatták a minisztertanács határozatát az ország területéről összejött hivatali szervek szakszervezeti vezetői.

Elmondották, hogy szocialista építésünk kezdeti szakaszában a szerteágazó feladatok, s az ebben való járatlanság sok esetben valóban megkövetelték a napi 14—16 órás munkaidőt. De azóta már a helyzet gyökeresen megváltozott. A vezetés helyes módszere — ha vannak is még kisebb-nagyobb hiányosságok — kialakult és az elvtársak többsége nem kényszerből, hanem „megszokásból" tartózkodott ilyen hosszú ideig munkahelyén. Sokhelyütt szinte „szégyen" volt világos nappal hazamenni — és voltak vezetők, akik ilyesmi láttán, sok esetben ki is fejezték rosszalásukat.

A túlzott munkaidőből fegyelmezetlenségek és lazaságok egész sora következett be. Gyakori lett a késés, munkaidőben a sétálás, terefere, magánügyek intézése. Elterjedt, a büffékben és ebédlőkben való ácsorgás, így a vezetőszerveknél ügyes-bajos dolgaikat intéző dolgozók a hosszú várakozások miatt gyakran igen rossz benyomással távoztak. Elmaradt a káderek fejlődése is — nem volt idő tanulásra, kultúrára, szórakozásra. Világos tehát, hogy a kormányhatározat megóv bennünket az ilyen hibák további elkövetésétől.

Azonban az új munkaidő bevezetése egy sor feladat gyors megoldását követeli. Elsősorban meg kell javítani a munkafegyelmet, biztosítani kell a munkaidő maradéktalan kihasználását. Ennek érdekében széleskörű nevelőmunkát kell végezni a hivatali dolgozók között és meg kell szervezni a munkaidő kihasználásának társadalmi ellenőrzését. Felül kell vizsgálni a munkaszervezést és ki kell javítani a még meglévő hibákat. Meg kell szüntetni a társadalmi munkák munkaidőben való végzését és a hivatalosan kiutazók társadalmi munkával való megbízását. Meg kell szüntetni az értekezletek túlzsúfoltságát és végtelenbe nyúló idejét, valamint a munkaidő alatti tanulást és újságolvasást.



A DETKI GÉPÁLLOMÁSON

A *MÁV Épületszerelő és Előgyártó ÜV* is bekapcsolódott február elején a mezőgazdaság segítését célzó mozgalomba. A vállalat dolgozói a mátraaljai *Detk* község gépállomásával kötött szocialista szerződésben vállaltak kötelezettséget arra, hogy a mezőgazdasági munkák kezdetére üzemképes állapotba helyezik a munkagépeket. Vállalásaikat nagy részben teljesítették is.

Amikor február 10-én az Épületszerelő és Előgyártó ÜV brigádja megjelent Detken, új élet indult a gépállomáson. *Stefáni Gyula* villanyhegesztő nyomban átadta tapasztalatait a gépállomás villanyszerelőinek. *Schenk János* elvtárs kezében reggeltől estig lángolt a hegesztőpisztoly és néhány nap alatt az összes traktorkerekeket kijavította, majd a lakókocsik vontatórúdjának javítását végezte el. *Csik János* elvtárs két nap alatt 21 traktor villanyvilágító berendezését hozta rendbe, közben a gépállomás három szerelőjének adta át gazdag tapasztalatait. *Parajdi Bertalan* elvtárs a csoroszlyák terheléséhez vas helyett betont használt és ezzel több mázsa vasat takarított meg a gépállomásnak.

Ezzel és több más hasonló munkával egy hét alatt pótolták a gépjavításnál történt elmaradást. Február 18-ig 18 traktort, 30 ekét, 19 tárcsát, 1 kultivátort, 19 vetőgépet, 1 aratógépet, 17 cséplőgépet és 1 kazalrakógépet javítottak meg.

Az Épületszerelő dolgozóinak jó munkája lehetővé tette, hogy a gépállomás kollektívája határidőre kötelezettséget vállaljon a tavaszi munkák elvégzésére.

Az állomások között is akadt olyan, amely vállalkozott, hogy segítséget nyujt a mezőgazdaságnak. *Debrecen* állomás rakodógépkarbantartó műhelyének dolgozói a helybeli *„Rózsa Ferenc"*, *„Uj Hajnal"*, *„Kossuth"*, *„Béke"* és *„Haladás"* termelőszövetkezet mezőgazdasági gépeit és eszközeit javították ki olyan módon, hogy nem ment saját munkájuk rovására. Az alkatrészek pótlását használt, kiselejtezett anyagból végezték el. A javítások egy része még mindig folyik, de március 15-re valamennyi gépet kijavítva adják át a termelőszövetkezeteknek.

—KÉRDEZZ — Felelünk rá —

Hogyan nyerhetők el a sztahanovista kitüntetések

A vasúti munka hiányosságainak kiküszöbölése, a szállítás jobbátétele érdekében a minisztertanács és a SZOT elnökségének határozata alapján január 1 óta a vasúton is új irányelvek szerint folyik a munkaverseny. Többen azzal a kéréssel fordultak szerkesztőségünkhöz: az új rendelkezések alapján mi módon nyerhetik el a fizikai és nem irányító munkát végző dolgozók a sztahanovista kitüntetést?

A Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja február 16-i számában megjelent közlemény, amely a szocialista munkaverseny új alapokra helyezésére vonatkozó minisztertanácsi és a SZOT elnökségi határozatnak a vasút területén való végrehajtásáról intézkedik, erre nézve a következőket mondja:

Az a dolgozó, aki az előírt feltételeket egy hónapon át teljesíti, elnyeri a sztahanovista címet. Azt a sztahanovista dolgozót, aki az előírt feltételeket három hónapon át folyamatosan teljesíti, sztahanovista oklevéllel kell kitüntetni. Az a sztahanovista dolgozó, aki az előírt feltételeket hat hónapon át folyamatosan teljesíti, elnyeri a „kiváló dolgozó" címet és ezzel egyidejűleg megkapja a kiváló dolgozónak járó jelvényt, valamint a szolgálati főnök és az üzemi bizottság közös oklevelét.

Az a sztahanovista dolgozó, aki az előírt feltételeket egy éven át folyamatosan teljesíti, elnyeri „a szakma kiváló dolgozója" címet, jelvényt és díszoklevelet, ugyanakkor félhavi keresetének megfelelő pénzjutalomban részesül. Azt a sztahanovista dolgozót, aki „a szakma kiváló dolgozója" címet elnyerte — amennyiben az előírt feltételeket folyamatosan további hat hónapon át (másfél év) teljesíti — ismételten ki kell tüntetni „a szakma kiváló dolgozója" jelvénnyel és díszoklevéllel, egy havi keresetének megfelelő pénzjutalomban kell részesíteni, ezenkívül kormánykitüntetésre kell felterjeszteni és eredményét be kell írni a szolgálati hely dicsőségkönyvébe. Amennyiben a sztahanovista dolgozó az előírt feltételeket másfél év után is folyamatosan teljesíti, az egyhavi keresetének megfelelő pénzjutalom adományozását évente, „a szakma kiváló dolgozója" jelvény és oklevél adományozását pedig kétévenként meg kell ismételni.

Ütköző

Aszódi furcsaságok

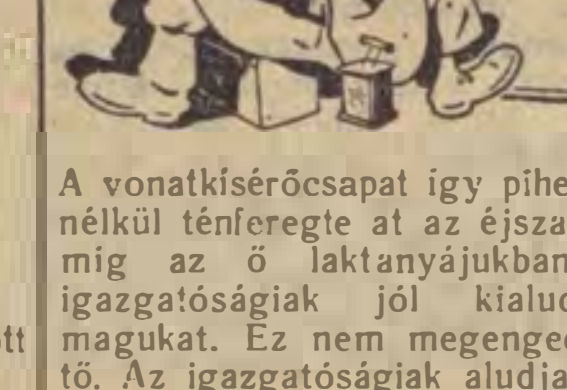
Az aszódi állomásfőnökhelyettes a mezőgazdaság fellendítéséhez azzal járul hozzá, hogy tyúkfarmot létesített. Idáig ez rendben is van. Nincs azonban rendben, hogy a tyúkketreceket



a laktanya folyosóin helyezte el és a tisztálkodásra szolgáló mosdótálat a tyúkok tojófészeknek használják. Senki sem haragszik a szelíd szárnyasokra, de nem is kívánja velük megosztani a laktanyát. Ez csak egyszerű, mint a Kolumbusz tojása.

Kinek a számára épült a laktanya?

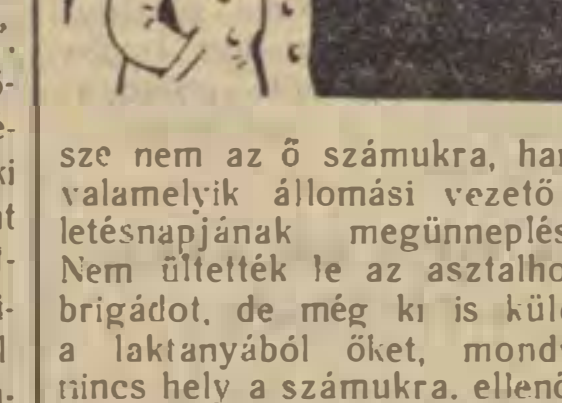
Aszód felé tartott a vonatkísérőcsapat, amikor Galgamácsán értesítették, hogy nincs hely számukra: igazgatósági közegek foglalták le a laktanyát.



A vonatkísérőcsapat igy pihenés nélkül ténferegte át az éjszakát, míg az ő laktanyájukban az igazgatóságiak jól kialudták magukat. Ez nem megengedhető. Az igazgatóságiak aludjanak a községben, vagy menjenek éjszakára haza, elég közel van Aszód Budapesthez. Sokkal közelebb, mint ama bizonyos igazgatósági közegek a kinti dolgozókhoz.

Bankett a laktanyában

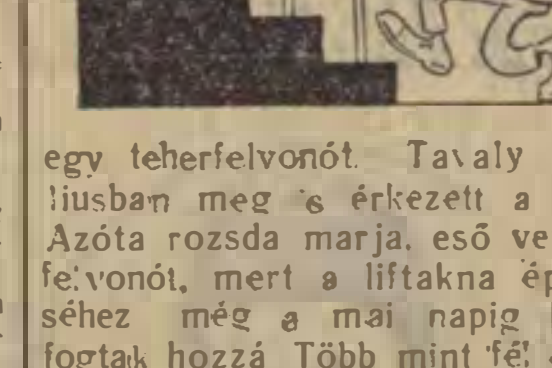
Rózsavölgyi Sándor vonatvezető megérkezett brigádjával az aszódi laktanyába. Meglepetéssel tapasztalták, hogy ott fényes bankettet rendeztek, per-



sze nem az ő számukra, hanem valamelyik állomási vezető születésnapjának megünneplésére. Nem ültették le az asztalhoz a brigádot, de még ki is küldték a laktanyából őket, mondván, nincs hely a számukra, ellenőrző közegek lefoglalták az ágyakat. Aszódon igy esett a híres lakoma.

Mi van az akna mélyén?

A BVKH épületében nehéz munkát végeznek a hivatalsegédek. 60—70 kg-os aktacsomagokat hordanak naphosszat emeletről-emeletre. A hivatal két esztendővel ezelőtt megrendelt



egy teherfelvonót. Tavaly júliusban meg is érkezett a lift. Azóta rozsda marja, eső veri a felvonót, mert a liftakna építéséhez még a mai napig sem fogtak hozzá. Több mint fél esztendeje mennek a kérelmek az egyik szervtől a másikig, építsék meg a liftaknát. A kérelmek mennek, jönnek, a lift pedig áll. Mégpedig az udvarban, esőverten, pusztulásra ítélten. A lift pusztul, a bürokrácia él. Jobb lenne, ha fordítva volna és az akna-kérelmek nem süllyednének el az aktatengerben!



J. M. Nyeprincev Sztálin-díjas szovjet festőművész látogatása a vasutas képzőművészeti iskolában

Szerdán este kedves vendég érkezett a vasutasok népszínházutcai képzőművészeti szabadiskolájába. A magyar-szovjet barátsági hónap alkalmából hazánkban tartózkodó *Jurij Mihajlovics Nyeprincev* Sztálin-díjas festőművész látogatta meg a magyar vasutas képzőművészeti iskola hallgatóit. A nagy művész közvetlen, mindenkihez van egy pár kedves szava. Mindent megnéz, tanácsokat ad. Akik beszélnek vele, úgy érzik, mintha már régen ismernék. Ha személyesen ugyan nem is találkoztak vele, valójában régen ismerik *Nyeprincev elvtársat*. Művészetének híre eljutott hozzánk, Magyarországra is. Megismertük Vaszilij Tyorkinról és a pihenő szovjet katonákról festett képeit. Ezért a műért kapta meg a legmagasabb kitüntetést, a Sztálin-díjat.

Kedvesen, barátian beszélget a nagy szovjet művész *Hohsteffer Józseffel*, *Megyeri Margittal*, akiknek rajzaiban külön-külön megmutatja és megmagyarázza a helyes, jó gondolatokat és rámutat a hibákra is. Sétál a festőállványok között, meg-megáll egy-egy rajznál és magyaráz.

Kling György művében hibának rója fel, hogy nagy méretben vetette papírra a modellről készült rajzát, így a rajz mérete nem arányos a valósággal. A valószínűtlenség benyomását kelti a szemlélőben. *Németh Ferenc* akt-tanulmányát jónak, alaposan kidolgozottnak tartja a szovjet mester. *Németh Ferenc* kompozíciója nemcsak azért jó, mert kisméretű, arányos, hanem azért is, mert kidolgozásában reális. Hosszan, figyelmesen tanulmányozza *Nyeprincev* elvtárs *Megyeri Margit* anatómiai rajzát. *Megyeri Margit* mindössze féléve rajzol, de műve máris érett tehetséget árul el. Vonalai biztoskezű tanítványt sejttetnek, helyes arányérzékről tanuskodnak.

Jurij Mihájlovics Nyeprincev Sztálin-díjas festőművész nagy szeretettel adott tanácsokat az iskola hallgatóinak további munkájukhoz. A szovjet mester három pontban határozta meg a feladatokat: mindenekelőtt az arcfelillesztést tartja fontosnak, mert az arc adja meg a mű egész karakterisztikáját — jellegét. Másodsorban, de nem kevésbbé fontosak a helyes tónushatások, melyek a kompozíció hangulatát adják meg és igen fontosak a valóság hű ábrázolásához. Végül azt javasolja a Sztálin-díjas művész, hogy nagy magyar festőművészek tanulmányait függesszék ki az iskola hallgatói műtermükben, mégpedig azokat a tanulmányokat, melyeket legnagyobb klasszikus festőink azokban az években alkottak, amikor még ők maguk is tanulók voltak.

Megtekintette *Nyeprincev* elvtárs az iskola neves művészének, *Fejes Gyulának* „Vasutas sztrájk" témára készített olaj- és grafitvázlatait. *Nyeprincev* Sztálin-díjas művész forró kézszorítással fejezte ki elismerését *Fejes Gyulának*.

Nem szobrász ugyan Nyeprincev elvtárs, mégis hasznos tanácsokkal látta el az iskola szobrászait is. Gyakorlott szeme azonnal felfedezte a jót és rosszat egyaránt.

A magyar vasutas képzőművészeti szabadiskola hallgatói meleg hálával köszönték meg a Sztálin-díjas szovjet művésznek azt az őszinte baráti segítséget, melyet munkájukhoz adott. Késő este búcsúzott el *Nyeprincev* elvtárs, de látogatásának emléke, baráti tanácsai ott maradnak a vasutas képzőművészek szívében . . .

HIREK

Vendrei Ottó 1903–1954

Súlyos veszteség érte a magyar vasutasdolgozók táborát: *Vendrei Ottó*, MÁV főfelügyelő, a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége ipari és közlekedési osztályának munkatársa, hosszas, súlyos betegség után, március 10-én elhunyt.

Vendrei elvtárs 1903-ban született. Már gyermekkorában mint gyárimunkás dolgozott. Később a Dunakeszi Főműhely munkása lett s ekkor kapcsolódott be a munkásmozgalomba. A felszabadulás után Dunakeszin egyike volt a pártszervezet megalapítóinak. Fáradságot nem ismerve dolgozott az újjáépítésért, majd a szocializmus építéseért. Áldozatkész, példamutató elvtárs volt munkában és tanulásban egyaránt. Értékes munkát végzett a Vasúti Főosztály 2. szakosztályán, majd mint a budapesti igazgatóság I. osztályának vezetője. Amikor fontos pártmunkára a pártközpont ipari és közlekedési osztályára helyezték, akkor is a vasutasdolgozók érdekei vezették cselekedeteiben. Korai halála nagy vesztesége nemcsak a vasutasdolgozóknak, hanem az egész magyar munkásmozgalomnak.

Vendrei Ottó elvtársat a párt és a vasút halottjaként március 13-án helyezik örök nyugalomra a rákoskeresztúri temetőben.

Emlékét megőrizzük.

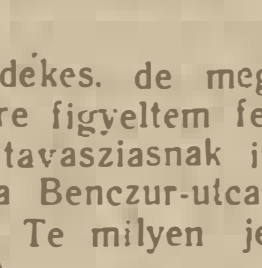
— SZOCIALISTA MEGŐRZÉSRE vették át Hatvan állomás dolgozói a Nazarova-mozgalom keretében a távirdagépeket és a váltókat. A váltók tisztántartásánál Vágó Ferenc gépkísérő érte el a legjobb eredményt. A távirászok között Vágvölgyi István gépe van a legjobb állapotban.

— *„A LAKTANYÁK OTTHONOSSÁ TÉTELE" érdekében intézett versenyfelhívást a vasúti építővállalatokhoz a MÁV Magasépítő ÜV. A versenyben első helyezést elért laktanyaszemélyzet 500, a második helyezett 300 forint jutalmat kap.*

— A VASUTAS SZAKMUNKÁSKÉPZÉS színvonalának emelése érdekében a minisztertanács úgy határozott, hogy a vasutas szakmunkásképzés irányítását az 1954—55. tanévtől kezdődően a Munkaerőtartalékok Hivatala vegye át. A vasutas ipari tanulók állami ellátásban részesülnek.

— A 100 ÉVES SZEGED—BUDAPESTI VASÚTVONALRÓL Nagykőrösön kiállítás nyílt meg. A kiállítás bemutatja a vonal életét, fejlődését.

— *A HATVANI LOKOMOTIV ÚSZÓI ÉS VIZILABDÁZÓI túl akarják szárnyalni eddigi eredményeiket, ezért korán kezdték el az idei edzést. Szabadidejükben Egerbe utaznak és az ottani fedettuszodában edzenek. A mintegy 20 főnyi csoport lelkesen készül az év versenyeire.*



GYERMEKKARNEVÁL a Benczur-utcai napköziotthonban

Érdekes, de meglepő párbeszédre figyeltem fel a multkor egy tavasziasnak induló reggelen a Benczur-utca sarkán.

— Te milyen jelmezben leszel?

— Nem árulom el, hogyisne, hogy megismerj?

Nyilvánvaló, hogy egy jelmezbál előkészületeiről folyt a párbeszéd s ez farsang idején nem is volt meglepő. A szokatlan csak az volt, hogy a beszélgetők életkora együttvéve sem tett ki tíz esztendőt. De nem is lehettek többek öt évesnél, mert mint később megtudtam, a benczurutcai új vasutas napköziotthon kis lakói voltak mindketten. S ezután már azt sem volt nehéz kitalálnom, hogy a szép új napköziotthonba is ellátogat Karnevál-herceg, hogy még több örömmel, vidámsággal, szórakozással gazdagítsa a kis vasutas gyermekek másként is színes boldog életét.

Volt is ezen a sok-sok szívderítő jelmezbál között is talán leghangulatosabb farsangi mulatságon élet, jókedv, öröm és ötlet. Trombita, tombola, lámpionok, konfettik, kicsiny jelmezek színes pompája. Ott tipegett a tarka áradatban Jancsi kézenfogva Juliskát, János vitéz még marcona bajuszt is ragasztott, sőt a műsorban énekelt is, azt, hogy: „Én a pásztorok királya . . ." De felvonultak a jólismert Csinn-bumm cirkusz szereplőinek „kicsinyített másai" is, Kelemen, Bukfenc, Szamóca. A hangulat — noha a büfében csupán pirosló málna, és aranyló narancsszörpöt lehetett fogyasztani — egyre emelkedett és még az sem tudta károsan befolyásolni, hogy a helyiségek padlózatáról furcsa piros por szállt fel, mintha paprikával szórták volna be. Ugyanis a napköziotthon építői valami különleges műanyagpadlóval kísérleteztek, amiről azonban a tapasztalatok alapján el lehet mondani, hogy nem vált be.

De nem váltunk át a kritika vágányára, hanem fejezzük be azzal kis cikkünket, hogy a vidám gyermeksereg és a szülők egyaránt felejthetetlen, szép élménnyel lettek gazdagabbak ezen a gyermekkarneválon.

Kostya György.



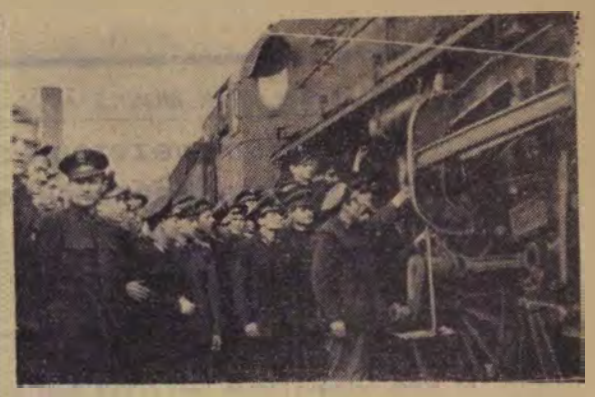
SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin út 83 sz. — Telefon: 228-895, 428—317, 428—337. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 MÁRCIUS 20.



A vasút nagy gondot fordít arra, hogy a fűtőtanulók alapos elméleti és gyakorlati képzésben részesüljenek, elsajátítsák a leggazdaságosabb tüzeléstechnikát. Képünk: a ferencvárosi fűtőházban Kömíves István tanfolyamvezető (az előtérben) a kulisszaív szerepéről tart magyarázatot a fűtőtanfolyam részvevőinek. (Kovac G. felv.)

A vontatási szolgálat néhány időszerű kérdése

Most — a jobb idő beálltával — kettős feladat áll a vontatás dolgozói előtt: felszámolni a szállítási lemaradásokat és biztosítani a folyton növekvő vontatási feladatok maradéktalan elvégzését. A vasút előtt álló feladatok megoldása érdekében a Vasútpolitikai Főosztály felhívással fordult a vasutas dolgozókhoz és a pártszervezetekhez. A felhívás a többi között feladatul szabta a vontatási dolgozóknak a széntakarékosságot, a mozdonyok jó kihasználását, a fűtőházi tartózkodási idő csökkentését, a nehézsúlyú vonatok nagyszámban való továbbítását, a tehervonati mozdonyok napi haszonkilométer teljesítményének március 20-ig 130 kilométerre való emelését.

Mi tehát a teendő, hogy a Vasútpolitikai Főosztály felhívását és a kongresszusi versenyben tett felajánlásokat megvalósíthassuk?

Nagyon fontos a mozdonyok mosástól mosásig teljesítményének fokozása. Ez elsősorban azt követeli meg, hogy szigorúan betartsuk a kazánkő elhárítási szabályokat. Ahhoz, hogy megvalósítsuk a napi haszonkilométer teljesítmények fokozását, rendkívül fontos, hogy megszervezzük a műszaki felügyeleti dolgozók bevonásával a mozdonyok bejárás utáni és kijárás előtti rendszeres mozdonyvizsgálatát. Emeli az is a haszonkilométert, ha szélesebb körben alkalmazzuk a „*Szolovjov*"-mozgalmat és ebbe beszervezzük az összes mozdonybrigádokat. A fűtőházakban olyan légkört kell kialakítani, amely elítéli a piszkos, hanyagul karbantartott mozdonyok gazdáit. A hanyagul karbantartott mozdonyok okozzák legtöbb esetben a szolgálatképtelenségeket, a vonali javításokat és a hosszabb meneteket, amelyek akadályozzák a fűtőház célkitűzéseinek megvalósítását.

Az eddigiek során már komoly eredményeket értünk el az „*500 kilométeres*"-mozgalomban. Azonban a mozgalom további kiszélesítése nemcsak vontatási feladat, hanem megköveteli a kereskedelmi és forgalmi szakszolgálattal való szoros együttműködést is. Nem kevesebbé fontos, hogy a mozdonyirányítók, illetve mozdonyfelvigyázók is állandó szoros kapcsolatban legyenek a forgalmi és kereskedelmi irányítókkal.

Az „*500 kilométeres*"-mozgalommal össze kell kapcsolni a nehézsúlyú-mozgalmat. Ennek azonban alapvető feltétele, hogy a fűtőházak úgy tartsák karban a mozdonyokat, hogy azok állandóan részt tudjanak venni az „*500 kilométeres*"- és a nehézsúlyú-mozgalomban. Ezt most már nem gátolja sem az időjárás, sem a rossz szén, mert az utóbbi időben javult a szén minősége.

Népgazdaságunk számára elsőrendű fontosságú a szénmegtakarítás. A szénmegtakarításért igen sokat tehetnek a mozdonyfűtők, valamint a mozdonyvezetők, ha elsajátítják a gazdaságos tüzelés elméleti és gyakorlati ismereteit, illetve a gazdaságos vonattovábbítás tudnivalóit. Ezért nagyfontosságú, hogy elterjesszük az élenjáró szovjet és magyar mozdonyvezetők és fűtők tapasztalatait. Még szélesebb körben kell bevezetni az egylapátos tüzelési eljárást és el kell érni, hogy minden út után elvégezzük a tűzcsövek kifúvatását. Ennek érdekében sokat tehetünk, ha megmagyarázzuk, hogy a korommal és pernyével telerakódott tűzcsövek nemcsak szénpazarlást okoznak, hanem ez csökkenti a szénmegtakarítási prémium lehetőségeit is.

A feladatok megvalósításának legfőbb akadálya, hogy rossz a mozdonyok javításának szervezése. Gyakori a visszatérő 2—10 órás futójavítás, ami akadályozza, hogy a forgalom időben kapja meg a mozdonyokat. Ránk vár az a feladat, hogy tudatosítsuk a mozdonyok személyzeténél: ha mozdonya nem tud visszamenni fordulójában, vagy kisebb javításra szorul, akkor a mozdonyvezető idejében értesítse a fűtőházat, hogy a bejáratnál a lakatosok megfelelő anyagokkal, szerszámokkal várják a mozdonyt. Nagy feladat hárul a mozdonyfelvigyázókra is. Időben érdeklődjenek a forgalomnál, keressék a mozdonyokat és követeljék a forgalomtól a gépek beállítását a fűtőházba. A műszaki felügyeleti közegek azzal segíthetnek, ha időben elkeszítik a javítási és mosási tervet. Biztosítsák azt, hogy a mozdony, akkor álljon le mosásra és javításokra, amikor a vontatási műhely azonnal hozzá tud fogni a javításhoz. Előre kell gondoskodni az anyagokról is, mert gyakran nagy kiesések adódnak abból, hogy hetekig kell várni a javításhoz szükséges anyagokra. Nagyfontosságú a vállalások teljesítése szempontjából, hogy megszüntessük a visszatérő javításokat. A forgalom igényeit nem tudjuk kielégíteni, ha mozdonyaink két mosás között is le-leállnak futójavításra. Az ilyen hibák elkerülhetők, ha jobban szervezzük meg a munkát, idejében biztosítjuk a javításhoz szükséges anyagokat és alkatrészeket.

Vállalásunk teljesítése lelkes munkát, nagy szakértelmet igényel. Éppen ezért még jobban kell támaszkodni pártszervezeteink felvilágosító és nevelő munkájára. Biztosítani kell, hogy dolgozóink tanulmányozzák és felhasználják a rendelkezésre álló szakirodalmat. Különösen nagy segítséget nyujt *Hromcsenko:* „*Korszerű fűtőház*" című könyve, amely példát mutat arra, milyen módon kell megszervezni a mozdonyjavításokat. Az elmult nehéz időjárásban végzett munkáért a párt elismerését fejezte ki. Most új feladatok állnak előttünk. Teljesítenünk kell kongresszusi vállalásainkat, a Vasútpolitikai Főosztály felhívását. Minden lehetőség meg van arra, hogy ismét bebizonyítsuk: *méltóak vagyunk a hősi címre, amellyel kitüntettek bennünket a téli forgalomban végzett példás munkánkért.*

CSAPÓ MIHÁLY,
a Vasuti Főosztály vontatási osztályának vezetője

A Vasútpolitikai Főosztály versenyzászlót adományoz a kongresszusi versenyben legjobb eredményt elérő igazgatóság dolgozóinak

A vasúton folyó kongresszusi verseny lendületének további fokozása érdekében a Vasútpolitikai Főosztály elhatározta, hogy versenyzászlót adományoz a MDP III. kongresszusa tiszteletére kezdeményezett verseny keretében legjobb eredményt elérő igazgatóság dolgozóinak. A versenyzászlót az az igazgatóság nyeri el, amelynek dolgozói a legjobb eredményt érik el a kulturált utazás biztosítása, a menetrendszerinti közlekedés, az állomások és szolgálati helyek tisztántartása, a széntakarékosság, a vonatok átlagos terhelésének növelése és a vasutas dolgozók szociális, kulturális igényeinek lehető legjobb kielégítése terén.

A Vasútpolitikai Főosztály felhívja az igazgatóságok dolgozóit, hogy fokozzák erőfeszítéseiket az egész népgazdaság fejlődését biztosító tavaszi szállítások zavartalan lebonyolításáért, a Vasútpolitikai Főosztály versenyzászlajának elnyeréséért.

Budapest, 1954 március 19.

A VASUTPOLITIKAI FŐOSZTÁLY.

Rákosrendező állomás elnyerte a minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját

A verseny harmadik helyezettje a szolnoki fűtőház

A magyar dolgozó nép, munkásosztályunk sikeres harcot folytatott az 1953. évi tervek teljesítéséért, túlteljesítéséért. Az 1953 második félévi termelési eredményeinek alapján a minisztertanács és a SZOT elnöksége a szocialista munkaversenyben megállapította a sorrendet és a győzteseknek odaítélte vándorzászlaját.

A közlekedésben a munkaverseny győztese és a vándorzászló nyertese: Rákosrendező állomás. A második helyezett Budapesti MÁVAUT után *a harmadik helyet a szolnoki fűtőház érdemelte ki.*

Rákosrendező állomás átlagos évi tervteljesítése 102.6 százalék volt. Fajlagos kocsimozgatási tervét 101.6, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 117, a kocsikihasználási tervét 110.3, a rakodási időt 120.9, a szállítási tervet 126.4 százalékra teljesítette. *Különösen kimagasló eredményt ért el az állomás a gurításban.* Amikor elegendő elegy állt rendelkezésre, a havi 780.000 kocsit is meghaladta a legurított kocsik száma. A jó eredmények elérését nagyban elősegítette a szolgálati vezetőknek a mozgalmi szervekkel való szoros együttműködése. A versenyeredményeket az állomáson naponta értékelik és hangosbemondón, valamint a szemléltető agitáció egyéb más eszközein keresztül állandóan ismertetik a dolgozókkal.

A szolnoki fűtőház különösen jó eredményeket ért el az „500 kilométeres" mozgalomban. Az év első negyedében elnyerte az „500-as fűtőház" címet és a szintet egész éven keresztül tartotta. Szénmegtakarítása a tervhez viszonyítva 9.7 százalék. A mozdonykilométerteljesítmény a tervhez viszonyítva 108 százalék, a nehézsúlyú mozgalomban továbbított napi többterhelés 1620 tonna.

Rákosrendező állomáson március 19-én, délután szép ünnepség keretében történt meg a vándorzászló átadása. Az ünnepségen megjelent *Bebrits* Lajos közlekedés és postaügyi miniszter és elismerő szavakkal méltatta Rákosrendező állomás dolgozóinak az elmult év tervteljesítésében elért eredményeit, majd új munkagyőzelmekre buzdította őket. A SZOT és a Vasutasok Szakszervezete képviseletében *Gróf József* titkár elvtárs méltatta a versenyben hősi munkát végző rákosrendezőiek teljesítményét. Hangsúlyozta: biznak abban, hogy ez a magas kitüntetés újabb munkagyőzelmek, újabb sikerek forrasa lesz a kongresszusi verseny során.

Szász György kocsimester, a dolgozók nevében még lelkesebb, meg jobb munkát ígért és fogadta, hogy Rákosrendező állomás mindvégig élenjár a kongresszusi versenyben is. Ezután Hatvan állomás dolgozói, akiknek legutóbb birtokában volt a vándorzászló, ünnepélyesen átadták a vörös selyemlobogót új védőjének, Rákosrendező állomásnak.

Az állomás a zászlóval együtt 80.000 forint pénzjutalmat is kapott. Az összeg nagyobb részét az ünnepség végén kiosztották a dolgozók között, másik részét pedig szociális beruházásokra fordítják.

„A legtisztább állomás" címért indított verseny a kultúrált utazás szolgálatában

A kulturált utazás és a szállítás zavartalan végrehajtásának egyaránt fő feltétele *a rend és a tisztaság.* Ez a felismerés vezette *Kiskunfélegyháza* állomás dolgozóit, amikor a pártkongresszus tiszteletére versenyt indítottak *„a legtisztább állomás"* cím elnyeréséért.

A szegedi igazgatóság a verseny kiszélesítése érdekében a versennyel párhuzamosan *„tisztasági hetet"* rendez az igazgatóság területén március 15 és 23 között. A tisztasági hét alatt elért eredmények *„a legtisztább állomás"* cím elnyeréséért indított verseny eredményeinek alapjául szolgálnak. A verseny szempontjából a szolgálati helyeket négy kategóriába sorolták. A nagyállomások közül az első helyezett *2500,* a második *1200,* a középállomások közül az első *1600,* a második *1000,* a harmadik *600,* a kisállomások közül az első *1000* a második *800,* a harmadik *500,* a kiadóőrségek közül az első *600,* a második *500,* a harmadik helyezett *400* forint jutalmat kap.

A tisztasági versenyhez a szegedi igazgatóságnak már *csaknem minden állomása csatlakozott.* Sőt más igazgatóságok területén is megindult a „legtisztább állomás" címért indított versenyhez való csatlakozás. Elsőnek jelentették be csatlakozásukat *Kazincbarcika* állomás és *Salgótarján-külső* vasutasai.

A *„Szabad Nép"* szerkesztősége megbeszélést tartott több üzem szakszervezeti vezetőivel a kongresszusi verseny szervezésének időszerű kérdéseiről. Az ankéton *Gáspár Sándor* elvtárs, a vasutasok szakszervezetének elnöke bejelentette, hogy *Kiskunfélegyháza* állomás dolgozói tisztasági verseny indításával új szempontokat visznek a vasút kongresszusi versenyébe, mert az utazóközönség kényelmét, egészségét tartják szem előtt, amikor a vonatok, az állomások tisztaságáért versenyeznek. Gáspár elvtárs bejelentette, hogy a vasutasszakszervezet feladatának tekinti: *tovább szélesíti ezt a versenyt és ellenőrzi annak lefolyását.*

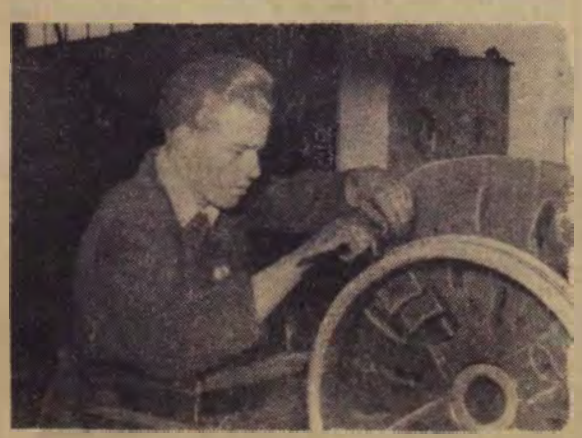
80 nehézsúlyú vonatot továbbítanak április 18-ig a Hámán Kató fűtőház mozdonybrigádjai

A *Hámán Kató fűtőház* mozdonybrigádjai, átérezve a téli időjáros okozta akadályok miatt elszállítatlanul maradt árumennyiség mielőbbi továbbításának fontosságát, eddigi kongresszusi vállalásaikon kívül újabb nagyjelentőségű célt tűztek maguk elé. *Dudás* János és *Csányi* Béla sztahanovista főmozdonyvezetők kezdeményezésére elhatározták, hogy *Rákosrendező* állomással szorosan együttműködve *március 10-től április 18-ig 80 nehézsúlyú vonatot továbbítanak az ország különböző vidékeire.* Ennek a felajánlásnak a megvalósításába a kezdeményezőkön kívül *hét másik mozdonybrigád is bekapcsolódott.* A brigádok vállalták, hogy a Rákosrendezőről naponta induló 482 számú hatvani, illetve az 1780 számú szerelvényeket minden esetben túlsúllyal juttatják el a rendeltetési állomásra, az „500 kilométeres" mozgalom keretében.

Az újabb kongresszusi fogadalom sikeres valóraváltásához a fűtőház fiataljai is hozzá akarnak járulni. *Tóth Géza* Munkaérdemrenddel kitüntetett kétszeres sztahanovista, valamint *Gyeni* János, *Csonka* Károly és *Csöke* II. József, a javítóműhely lakatosai különbrigádot alakítottak. A brigád vállalta, hogy a nehézsúlyú vonatokhoz szükséges gépeket állandó üzemképes állapotban tartja.

A fűtőház mozdonybrigádjai március 15-én, hétfőn, az április 18-ig vállalt 80 vonatból már a tizenkettediket indították útnak Rakosrendező állomásról.

Az ifi-esztergályos 140 százaléka



Hrivó János ifi-esztergályos, a Hámán Kató fűtőház fiókműhelyének legjobb ifi-munkása a kongresszus tiszteletére vállalt 125 százalékos teljesítményét már 140 százalékra teljesítette. (Kovács G. felv.)

Mindenki versenye



A kongresszusi verseny minden dolgozó szívügyévé vált. Idősek és fiatalok egyaránt lelkes lendülettel küzdenek vállalásuk teljesítéséért és túlteljesítéséért. Képünk: Nógrádi Gyula, a ferencvárosi fűtőház fiókműhelyének esztergályosa 135 százalékos teljesítményére 5 százalékos emelést vállalt. Vállalása teljesítésében már 143 százalékot ért el. (Kovács G. felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A szertárak pártszervezeteinek fontos feladata: a termelés pártellenőrzésének megjavítása

A kongresszusi verseny során fokozottabb nehézségeket okoz az anyag- és alkatrészhiány. Az anyaghiány azonban nem minden esetben tényleges hiányból adódik, hanem gyakran az egyes szertárakban felhalmozott készletek túlzott tárolásából. Az egyes helyeken meglévő anyagkészletek helyes elosztásával mintegy

2.5 milliárd forint értékű anyagot, félkész- és készárut lehet felszabaditani

a népgazdaság számára és ezzel enyhíteni az anyaghiányt. Például a Landler Jenő Járműjavító ÜV osztószertárában 27 tonna tűzcső volt felhalmozva, holott havonta csak 3—4 tonnát használnak fel. Ugyanakkor tűzcső hiányában a Hámán Kató fűtőházban 9, a miskolci fűtőházban 8 mozdony javítását nem tudták elvégezni. Záhonyban 1000 kilogramm szikszóda, Debrecen fűtőház szertárában nagymennyiségű vashuzal és ácskapocs, Nyíregyháza fűtőházban két darab vadonatúj villanymotor fekszik hosszú idő óta felhasználatlanul és hasonló példákat lehetne még hosszasan sorolni. Nagyfokú a szervezetlenség is a szertárak munkájában. Gyakran használnak fel új anyagot, amikor a javított is megfelelő lenne, nem gyüjtik össze időben a javításra vagy újraöntésre váró anyagokat és sok helyen még elevenen él a munkát gátló bürokrácia is. Mindezek komoly gátjai a mozdonyok, kocsik javításának, emiatt igen magas a forgalomból kiesett mozdonyok száma.

A hibák megszüntetése érdekében a Vasútpolitikai Főosztály párt- és tömegszervezeti osztálya március 12-én értekezletet tartott a szertárak és nagyobb anyagfelhasználó üzemek párttitkárai részére. Az értekezleten megvitatták a szertárak munkájának fogyatékosságait, és megállapították a pártszervezetek feladatait. Meg kell javítani a termelés pártellenőrzését, a pártszervezet és a szolgálati főnökök, valamint a szertárak és fűtőházak közötti kapcsolatot, továbbá a népnevelői munkát. Mozgósítani kell a tartalékok és felesleges anyagok felkutatására, gyors bejelentésére a kommunistákat és pártonkívülieket.

Az értekezlet a szertárak munkájának megvitatásával hasznos munkát végzett, de nem nyujtott kielégítő segítséget a pártmunka és a termelés pártellenőrzésének megjavításához. Ez elsősorban az előkészítés hibája. A párttitkár elvtársak a kapott szükszavú értesítés alapján nem tudtak kellően felkészülni, az értekezlet problémáját lényegében csak *Kurucz* elvtárs bevezető előadásából ismerték meg. Ez meglátszott a felszólalások tartalmán is. A helyi panaszok felfedése mellett — melyek bár igen fontosak voltak — csak kis mértékben ismertették a felszólalók pártszervezetük tevékenységét, gyakorlati munkáját, pedig éppen ez lett volna az értekezlet fő célja. Helyes lenne, ha a jövőben a hasonló értekezleteket gondosabb előkészítés előzné meg.

A versenyt az emberek viszik győzelemre...

— Egy pártcsoport értekezletről —

Öten ülnek az asztal körül, megfontolt, idősebb elvtársak. Hármuknak már ezüstösen őszre festették haját az évek és a másik kettő arcán is mély barázdákat szántott az idő. Kommunisták. A ferencvárosi fűtőház műhelyének egyik pártcsoportja tanácskozik.

Kozári József elvtárs kissé előredőlve székén, szenvedélyes hangon, de megfontoltan beszél.

— Azt mondod, Takács elvtárs — a pártcsoportbizalmi felé fordul — hogy a kongresszusi verseny sikere felelősségteljesebb munkát követel... Igazad van. Érezzük ezt mi is, de ehhez jobb munkafeltételek is kellenek. Az esztergaműhelyben sok a meddő idő, a várakozás anyagra, munkára. Emiatt sokszor órák esnek ki a termelésből. Oda kellene hatnunk, hogy a szakvonal jobban érezze felelősségét, biztosítsa a folyamatos munkalehetőségeket. De van más hiba is — a fiatalok közötti laza a munkafegyelem. Itt van ez a *Dinnyés* gyerek. Nemrég lett segéd, azóta pedig mintha kicserélték volna: hol bejön, hol nem. Hol dolgozik, hol nem. Az ilyen fék, akadály, az egész műhelyt visszaveti. Pedig én neveltem, oktattam — a saját fiammal sem törődtem többet... De ha a szép szó nem használ, hát lehet erélyesebben is fellépni!

Nógrádi elvtárs helyeslően bólint. — Valóban erélyesebb eszközökhöz kell nyulni, de azért ne feledjük, hogy mi is hibásak vagyunk azért, hogy idáig fejlődhetett a dolog. *Dinnyés* volt az én kezem alatt is, dehát... — lemondóan széttárja a kezét — a tanulság az, hogy még mindig nem jó a nevelőmódszerünk. Pedig nekünk kommunistáknak nemcsak a szakmát kell megtanítani a fiataloknak, hanem nevelni is kell őket munkaszeretetre, egyenességre, vasutasbecsületre. És itt a hiba a mi munkánkban. A versenyt az emberek viszik győzelemre. Valóban meg kell javítani az anyagellátást, meg kell szüntetni az ácsorgást, jobbá kell tenni a versenynyilvánosságot — de ez egymagában kevés. Elsősorban az embereket kell nevelnünk.

Leemeli szemüvegét, feljegyzésébe pillant. Sűrűn írt sorok tanúskodnak arról: készült, gondosan készült a pártcsoport-értekezletre. Aztán folytatja: a népnevelők munkájával baj van. És ezt nemcsak a fiatalok közötti lazaság bizonyítja. Olcsóbb lett a zsír, a hús, több kerül belőle az asztalunkra. Beszéltünk-e már róla? Nem! Pedig ha valami, akkor az ilyen intézkedés jobb munkára serkent valamennyiünket!

A kicsiny szobában mind magasabb hullámokat vet a szavakból áradó felelősség. Esztergályosok, lakatosok beszélnek. De minden szavukból kicseng az egész műhelyért, a fűtőházért érzett kommunista felelősségtudat. Tanácskozzák a fiatalok ügyét, a versenynyilvánosságot, a feladatot, melyet a miskolciak versenykihívása rótt a Vörös Zászló-rendes ferencvárosi csomópontra. És a feltárt hibák közötti rá-rátalálnak a kijavítás útjára. Az idős Kozári elvtárs elvállalja a Kátai „fiú" segítését: — *Elérem, hogy segítésem nyomán megszünteti a 100 százalék alatti teljesítését* — mondja. Takács elvtárs felülvizsgálja a versenynyilvánosságot, odahat, hogy az eredmények még aznap felkerüljenek a versenytáblára. *Bucsu* elvtárs — akinek olajos keze arról tanuskodik, hogy épp az értekezlet előtt tette le szerszámát — arról beszél, hogy még több ócskavasból készítenek használható alkatrészeket, ezzel is enyhítve az alkatrészhiányt. Csak adjanak időt — teszi hozzá — és a megfelelő fizetséget. Mert az eddigi tapasztalat szerint nem méltányolják kellően ezt a munkát. *Kremmer* elvtárs — többek között — azt látja a kommunisták feladatának, hogy terjesszék a jó munkamódszereket, elsősorban az egyes, még pillanatnyilag gyengén dolgozó fiatalok között.

Lassan befejeződik a vita, véget ért a pártcsoportértekezlet. De a csoport tagjai nem sietnek, megvárják egymást. Akiknek egyirányban vezet az út hazafelé — folytatják a beszélgetést az üzem problémáiról, sok-sok kérdést kell még megtanácskozniok, hisz holnap már hozzákezdenek a pártcsoportértekezleten hozott határozat végrehajtásához.

★

A ferencvárosi fűtőházban egyre nagyobb lelkesedéssel folyik a kongresszusi verseny. A javuló eredmények a pártcsoportok munkáját dicsérik. A pártcsoportok rendszeresen értekeznek, állandó segítséget kapnak a pártvezetőségtől és személyesen a párttitkártól is. A pártcsoportvezetők az értekezletek anyagát megbeszélik a pártvezetőséggel, majd tanulmányozzák munkahelyük problémáit és ennek alapján készítik el beszámolóikat. A pártcsoport tagjai is hasonló gondossággal készülnek fel a pártcsoport ülésére. Ennek eredménye az értekezletek tartalmas munkája.



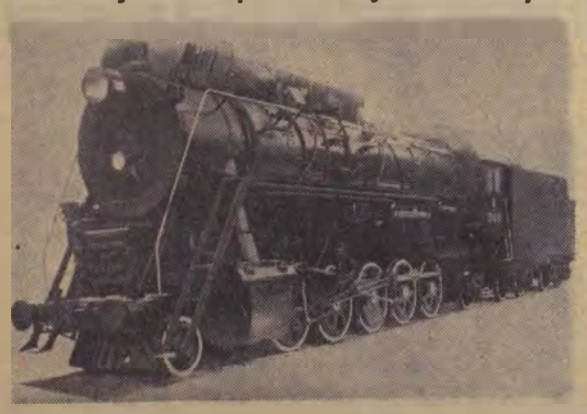
A MÁVTRANSZ a mezőgazdaságért

Egy esztendővel ezelőtt, 1953 április 1-én alakult meg a MAVTRANSZ néven ismert *MAV Szállitmányozási Üzemi Vállalat.* Egyéves fennállása alatt a MAVTRANSZ jól dolgozott és nagy mértékben hozzásegitette a vasutat szállitási terve teljesitéséhez. Különösen a rendkivüli téli időjárás alkalmával bizonyult hasznosnak a MAVTRANSZ, amikor gépkocsijaival sokszor segitette a vasúti szállitást.

A vállalat dolgozói most újabb munkagyőzelmekkel készülnek az egyéves jubileum megünneplésére. A kongresszusi verseny keretében a kommunisták kezdeményezésére akciót indítanak *„MAVTRANSZ a mezőgazdaságért"* jelszó alatt. A kezdeményezés célja a város és a falu közötti forgalom megjavítása, a mezőgazdaság fejlesztéséről szóló párt- és kormányprogramm megvalósításának elősegítése.

A dolgozók a siker érdekében elhatározták, hogy a parasztság részére a mezőgazdaság munkájának elvégzéséhez szükséges minden árut — gépeket, felszereléseket, vetőmagot — haladéktalanul átvesznek és soronkívül, percnyi késedelem nélkül továbbítják rendeltetési helyére.

Az új 1-5-1 típusú szovjet mozdony



A szovjet tervezők, mérnökök és munkások kitartóan dolgoznak újabb nagyteljesítményű és az eddiginél is tökéletesebb mozdonyok szerkesztésén. A közelmultban a kolomenszkiji és a vorosilovgrádi mozdonygyárakban öi tehervonati gőzmozdonyt gyártottak, amely a nehézsúlyú szerelvények vontatásánál óránként 90 kilométer sebesség elérésére képes. Képünkön az 1—5—1 elrendezésű mozdonyt mutatjuk be olvasóinknak.

(Sz. Kuznyecov felv.)

KONGRESSZUSI VERSENYHIRADÓ

A CSOMÓPONTI VERSENY, amelyet — mint a mult héten jelentettük — a miskolci csomópont dolgozói kezdeményeztek, versenyre hiva a ferencvárosi csomópontot s amelyhez azóta a ferencvárosi csomóponton kivül — amint arról lapunk más helyén beszámolunk — Rákosrendező állomás is csatlakozott — nagy méretekben kezd kibontakozni. A szolnoki csomópont dolgozói Debrecent és Dombóvárt hivták ki párosversenyre. Rákos állomás Hatvan csomóponthoz, Szombathely Pécshez. Győr Komáromhoz, Békéscsaba pedig Székesfehérvárhoz intézett párosverseny felhivást. A legújabb jelentések szerint Nyíregyháza Szegeddel, Celldömölk pedig a pusztaszabolcsi csomóponttal kelt versenyre.

★

MEZŐHEGYES ALLOMÁSON igen jó eredményt értek el a kocsik ki- és berakásánál. A 3.5 órás vállalás helyett februárban 3.2 volt az átlag, ami 106 százalékos teljesitést jelent. Az eredményt a helyesen megszervezett értesítésekkel és előértesítésekkel érték el a kereskedelmi dolgozók. (Peták Mátyás levelező.)

★

TERVEN FELÜL 350 VONATOT inditottak eddig a kongresszusi versenyben a Soroksári-úti rendezőpályaudvar vasutasai.

★

PESTERZSÉBET-FELSŐ ALLOMÁS dolgozói komplexbrigád szerződést kötöttek a Csepeli Papirgyár dolgozóival. A vasutas dolgozók vállalták a kocsik kellő időben történő kiállitását, a pontos értesitést, az okmányoknak a szállitmányokkal egyidőben történő továbbitását stb. a Papirgyár dolgozói pedig a szállitási tervek pontos betartását, az ötórás rakodási idő teljesitését.

★

HAROMSZÁZEZER FORINT ÉRTÉKŰ elfekvő anyag felkutatására tettek vállalást a miskolci igazgatóság anyagszerkezetési szolgálatának dolgozói. Vállalásukat március 1-re teljesitették. Most újabb vállalást tettek 250.000 forint értékű elfekvő anyag felkutatására.

★

BÁNRÉVE ALLOMÁSON Révai István forgalmi szolgálattevő elegytovábbitási tervét a vállalt 100 százalékról 118 százalékra, Baranyai Béla szolgálatvezető váltóőr vonatforgalmi tervét a vállalt 100 százalékról 110 százalékra teljesitette. (Sáfrány Jolán levelező).

★

BUDAPEST DÉLI-PALYAUDVAR dolgozói a fajlagos kocsimozgatásban március folyamán 141, a menetrendszerinti indításban 100, a kocsitartózkodásban 220, a göztartási norma teljesitésében 125 százalékot értek el. (Tarnai István levelező)

★

BÉKÉSCSABA ALLOMÁS dolgozóinak versenyében március 10-én a következő eredmények születtek: Farsang László forgalmi szolgálattevő és brigádja a tehervonatok menetrendszerinti indításánál vállalt 50 százalékot 100 százalékra, Balogh Károly forgalmi szolgálattevő és brigádja a személyvonatok menetrendszerinti indításánál vállalt 60 százalékot 93 százalékra teljesitették.

★

1220 KOCSIT GURITOTTAK le Tatabánya-felső állomás dolgozói a március 7—8-i 24 órás műszak alatt. Ebben a munkában kitünt Pataki Ignác és Koródi Sándor guritásvezető brigádja, amely 164 százalékos teljesitményt ért el. (K. Molnár Ferenc levelező).

★

KAPOSVÁR ALLOMÁSON Vizeczki Viktor raktári munkás és brigádja vállalta, hogy az egy jelenléti órára eső mozdított súlyt 13.2 mázsáról 14.2 mázsára emeli. Vállalását 21.4 mázsára teljesitette, igy eredménye 150.7 százalék.



Francia mozdonyvezető levele

Armel Marnay, a chateauduni fűtőház mozdonyvezetője, a francia szakszervezeti mozgalom egyik aktiv harcosa, aki a mult év augusztusában hazánkban járt a külföldi szakszervezeti küldöttség tagjaként, továbbra is kapcsolatot tart a magyar vasutas dolgozókkal. A fiatal francia mozdonyvezető legutóbb *Gáspár Sándor* elvtárshoz, a Vasutasok Szakszervezete elnökéhez intézett levelében számolt be a francia vasutasok helyzetéről.

Franciaországban most egyre élesebbé válik az a küzdelem — irja a többi között levelében — amelyet a munkásosztály folytat elnyomói ellen. Ez a küzdelem mind hevesebb, mert a biztositott minimális bér forog veszélyben s a francia munkásosztály szenvedése napról napra fokozódik. Azt akarjuk, hogy a francia nép szilárd egységben követelje a béke, a nemzeti függetlenség és a jólét politikáját.

A chateauduni vasutasoknál is mindjobban megszilárdul ez a küzdelem. Állomásunk és fűtőházunk dolgozói nagy számban vettek részt azon a megyei gyülésen, amelyet a bonni és párizsi egyezmények ratifikálása ellen tartottak. A francia vasutasok, köztük a mi fűtőházunk dolgozói, a francia néppel együtt magukénak valiják Thorez elvtárs szavait: „Franciaország népe soha, soha nem megy háborúba a Szovjetunió ellen." A berlini tanácskozások idején vasutasaink táviratban közölték a francia kormány külügyminiszterével, Bidaulttal, mennyire helytelenitik a tanácskozáson kifejezésre juttatott állásfoglalását és követelték tőle, hogy a békét áhitó francia nép érdekében vitassa meg a Szovjetunió javaslatait. Táviratunkat azzal zártuk, hogy a dolgozók élete csak békében lehet boldog, kiegyensúlyozott.

Örömmel látom — folytatja Armel Marnay elvtárs — hogy Magyarországon ismét emelkedett a dolgozók életszinvonala az időközben bekövetkezett árcsökkenések révén. Olvastam azt is, hogy a magyar vasutasok milyen hősiesen álltak helyt a rendkivüli zord időjárás alatt. Valóban, ezt tekinthetjük a magyar vasutasok jó munkája valódi fokmérőjének. A fagyhullám egyébként bennünket, francia vasutasokat is nagy próbára tett, sok helyen minusz 20 fokra is süllyedt a hőmérséklet, ami a mi vidékünkön ritkaságszámba megy.

Véleményem szerint most, a tavaszi szállitási feladatoknál nagy könnyebbséget jelentene a magyar vasutasoknak, ha sikerülne emelni a szerelvények sebességét, valamint csökkenteni a rakodási időt, mert ez igen meggyorsitaná az áruk továbbitását. A magyar vasutasoknak érdemes minden eszközt felhasználni ahhoz, hogy minél eredményesebb, gyümölcsözőbb munkát végezzenek, mert munkájuk eredményeit az egész dolgozó nép és ők maguk is élvezik. Nem úgy, mint nálunk, ahol a vasútvonalak sorozatos megszüntetése a legsúlyosabb létproblémák elé állitja a vasutasok ezreit.

Armel Marnay elvtárs végül legszivélyesebb üdvözletét küldi valamennyi magyar vasutas dolgozónak.

KOREA

A koreai vasutasok hősi munkája

A koreai vasutasok már az újjáépités első napjaiban mozgalmat inditottak a *nagyterhelésü vonatok* továbbitásáért, a *két mosás közti mozdonykilométerek növeléséért*, a mozdonyok *szocialista karbantartásáért* és javitásáért, valamint *a kocsiforduló meggyorsitásáért* A munkaverseny a vasút hivatalaiban és a javitóműhelyekben is szépen kibontakozott. Az utasforgalom máris igen jelentős és állandóan növekszik.



A Vasútpolitikai Főosztály felhívása nyomán született

***A Vasútpolitikai** Főosztály mult héten megjelent felhivása, amely a nagy tavaszi szállitási feladatok megoldására mozgósitotta a vasutas dolgozókat és a pártszervezeteket, igen jelentős segitséget nyujt munkánkhoz. A „Szocialista Vasútért"-ban közölt felhivást állomásunkon a szolgálatátadásoknál ismertettük s a dolgozók véleménye szerint — amelyhez én is csatlakozom — főként abban van a felhivás nagy mozgósitó ereje, hogy megmutatja azokat a szoros összefüggéseket, amelyek az egyes szolgálati ágak között fennállnak és minden vasutas előtt világosan érthetővé teszi: a vasutasok hősi, önfeláldozó munkája döntően fontos eszköze dolgozó népünk életszinvonala további emelésének.*

Nálunk, a gyakorlatban máris megmutatkozik, hogy a felhivás nyomán összehangoltabbá vált a munkánk a szomszédos állomásokkal és a társszolgálati ágakkal. Egy-két példát mondok erre: Rákosszentmihály állomás kezdeményezése, amely „Fogadj, hogy fogadhass"-jelszóval indult és amelyhez a mi állomásunk és több környező állomás is csatlakozott, máris nagyban hozzájárul a torlódások megszüntetéséhez, az elegymozgatás meggyorsitásához.

A felhivás nyomán mi is elhatároztuk, hogy a kongresszusi verseny még sikeresebbé tétele érdekében párosversenyre hivjuk Kőbánya-felső pályaudvart. A kocsiforduló idő meggyorsitásáért vállaltuk 28 ipartelepünk grafikonszerinti, minőségi kiszolgálását, az üres kocsik beállitását pedig az előirt normaidőn belül vállaltuk és teljesitjük. Az irányvonatok képzésében is jó eredményt sikerült elérnünk, mert a márciusra vállalt nyolc irányvonat helyett már 19-ig kilencet inditottunk.

Fokozni kell teljesitményünket a kocsitartózkodási idő leszoritásában, mert eredményünk még csak 95 százalék, viszont kocsimozgatásban márciusban eddig 105 százalékot értünk el a mult hónapi 98 százalékkal szemben. A munka jobb megszervezésével, valamint dolgozóink versenylendületének növekedésével elértük, hogy most két tolatómozdonnyal tudjuk elvégezni az elegyrendezést, mig tavaly kisebb forgalomnál három tartalékra volt szükségünk.

Mindezt azért tartottam szükségesnek elmondani, hogy bizonyitsam: a jó együttmüködés az alapja a jó munkának s éppen a Vasutpolitikai Főosztály átfogó felhivása igen alkalmas arra, hogy az összmunkát mégjobban elősegitse.

Nagy József

állomásfőnök, Kőbánya teherpályaudvar

A MÁV VASÚTTERVEZŐ INTÉZET
új Kossuth-díjasa: Pósa Jenő mérnök

— *A Kossuth-díj miatt, elvtárs?* — kérdezi a portás, amikor a *MÁV Vasúttervező* Széchenyi-rakparti székházának bejáratánál *Pósa* Jenő, a vállalat szakosztályvezető mérnöke után érdeklődünk.

— Igen, itt található, a III emelet 7-ben — adja meg a felvilágosítást nem kis büszkeséggel a hangjában a porta őre. Majd még büszkébben hozzáteszi:

— Ő a mi harmadik Kossuth-díjasunk. Mert tavaly ilyenkor *Ertl* igazgató elvtárs és *Lőrinczi* főmérnök elvtárs kapott Kossuth-díjat.

Valóban jogos a büszkeség, ami most a Vasúttervező ÜV valamennyi dolgozóját eltölti, mert nyilván nem sok vállalat van az országban, ahol *„egycsomóban"* három Kossuth-díjas is található. Ez mindenesetre amellett bizonyít, hogy szükség volt a vállalat néhány évvel ezelőtti életrehívására és a fiatal intézmény máris kitűnően tölti be hivatását a vasút fejlesztésében.



Míg ez jár a fejünkben, máris belépünk a *„Vasúttery, 3. szakosztály. Vasútbiztosítás"* feliratú ajtón *Pósa* Jenő elvtárshoz, akit az önműködő térközbiztosító berendezés előfeltételeinek megteremtésében és kivitelezésében, valamint a tisztán villamos függőségekkel dolgozó központos állomási biztosítóberendezések megtervezésében végzett kiemelkedő munkájáért 10.000 forintos, bronzfokozatú Kossuth-díjjal tüntetett ki népi államunk.

Pósa elvtárs 55 év körüli, friss mozgású, szikár férfi. Markáns arcvonásait derű szelídíti, szeme is jókedvűen csillog szemüvege mögött, amikor a Kossuth-díj történetéről beszél:

— Régi, kedvelt gondolatom volt a vasúti biztosítóberendezések hazai korszerűsítésének eszméje — mondja. — Már a háború előtt gondolkoztam erről, de akkor inkább csak *ábrándozás* volt ez, mert *a régi rendszerben nem adtak módot a kísérletezésre, tervezgetésre a vasút urai.* Az 1946-ban megtartott közlekedési ankéton annál nagyobb kedvvel és bizakodással hozakodtam elő elgondolásaimmal. *A vasút vezetői szinte kaptak rajta és nyomban lehetővé tették, hogy hozzáfogjak a munkához.* Először is *külföldi útra* küldtek a hasonló berendezések tanulmányozására. Az út tapasztalatai felhasználásával azután nagy kedvvel fogtam dologhoz és munkatársaimmal együtt *megszerkesztettük az első magyar térközbiztosító berendezést,* majd 1949 decemberében üzembe is helyeztük *Budapest—Kelenföld* és *Budapest—Ferencváros* állomások között. Nagy nehézségekkel kellett megküzdenünk, mert az üzembehelyezés építés alatt álló, salaktöltésű pályán, épülő hídakon történt. Az első balsikerek kételkedést váltottak ki egyesekből és kezdték mondogatni: „Nem jó ez a berendezés, nem válik be, nem kell ez nekünk..." Mi azonban nem vesztettük el kedvünket és *félévi küzdelmes munka után végülis győztünk,* működött az első térközbiztosító berendezés, amelynek lényege, hogy maga a közlekedő vonat működteti, úgy, hogy az egymástól elszigetelt két sínszálat a vonat kerekei elektromosan összekötik. Ezt megérzi a pálya mellett felállított szerkezet, az úgynevezett *„vasbakter"* és a mögöttes jelzőt *„megállj"*-állásba helyezi mindaddig, míg a vonat el nem hagyta a térközt. Ilyen módon ugyanabban a térközben két vonat nem tartózkodhat és baleset nem fordulhat elő.

— Azóta elkészítettük ezt a berendezést *Tatabánya-felsőn,* most folyik felszerelése a ceglédi vonalon, majd más vonalakra is sor kerül. Biztonságosságán kívül nagy előnye, hogy jelentős forgalmi könnyebbítéseket ad, mert fokozza a pályák teljesítőképességét.

— Másik fontos munkánk a *gombnyomásra működő automatikus váltóberendezés,* amely kiküszöböli a nehéz fizikai munkát és egyszerű műszaki művelet változtatja a legbonyolultabb váltóállítást is. Ilyen váltóberendezést létesítettünk Torbágyon és most építjük Székesfehérváron.

— Azért beszélek többesszámban — teszi hozzá magyarázatképpen *Pósa* elvtárs — mert munkámban elejétől végig nagy segítségemre voltak *Solti Lajos* és *Haidu János* technikusok, valamint *Szentkereszti Pál* és *Földes Gyula* mérnökök. A Kossuth-díj dicsősége őket is illeti.

— Persze magunkban nem értünk volna el ilyen sikert, ha felülről nem kapunk állandó, hathatós segítséget. *Ezt a segítséget azonban eltekintve a részletnehézségektől, amelyeket végülis sikerült mindig legyőzni, megkaptuk.* Maga a miniszter elvtárs is állandó figyelemmel kísérte munkánkat és megadott minden támogatást. Általában nagyvonalúság, előrelátás jellemzi most a műszaki kutatók, tervezők munkájával való törődést, amit a multban egyáltalán nem tapasztaltam. Éppen ezért bizalommal teszem szóvá, hogy továbbhaladásunkhoz most már szükségünk lenne itt a vállalatnál egy *áramkör-laboratóriumra,* ahol kísérleteinket továbbfejleszthetnénk.

— A magam részéről a nekem juttatott Kossuth-díjból azt látom, hogy népi államunk bőségesen jutalmazza az alkotómunkát és nem feledkezik meg arról, aki ad valamit a közösségnek. Ez is egyik igen lényeges különbség a régi és a mai rendszer között. Ez az, ami szárnyakat ad a tervezőmunkának, ez az, amiért érdemes dolgozni minél többet és minél jobban.

A kötelességtudás mintaképe: Mikó Sándor kazánkovács

A kötelességtudás és helytállás gyönyörű példáját szolgáltatta a nagykanizsai fűtőházban *Mikó* Sándor kazánkovács, akinek vállalkozása megmentett egy indulásában veszélyeztetett munkásvonatot.

Az 1417. számú munkásvonat mozdonya *csőfolyásos* lett. Másik mozdony nem állt rendelkezésre, nem volt tehát mit tenni, *ki kellett javítani a csőfolyásos mozdonyt.* De a fűtőház két kazánkovácsa közül egyik betegen lakásán feküdt, a másik, *Mikó elvtárs pedig törött ujja miatt szabadságon volt.* A javítást azonban el kellett végezni, ezért értesítőt menesztettek Mikó elvtárs lakására. Amikor az értesítő előadta, hogy miről van szó, *Mikó Sándor sürgősen jelentkezett szolgálatra és hozzáfogott a csőfolyásos mozdony javításához.* Törött ujjal préselte fel a kazáncsöveket és a munkát elvégezve, biztosította a munkásvonat közlekedését, sőt menetrendszerinti indulását.

Mikó elvtárs egyébként is állandóan jól dolgozik, teljesítménye 130—140 százalék között mozog. A kongresszusi versenyben a fűtőház többi dolgozójával együtt nagy lendülettel vesz részt. *(Várnai László tudósító).*

„A kongresszusi verseny ideje alatt teljesítjük a sztahanovista cim elnyerésének új feltételeit"

A ferencvárosi fűtőház dolgozói között is nagy figyelmet keltett a minisztertanács és a SZOT határozata a szocialista munkaverseny új alapokra helyezéséről. A határozat óta lelkesebben folyik a verseny, mind több és több dolgozó határozta el, hogy kiérdemli a megtisztelő sztahanovista elnevezést, illetve huzamosabb teljesítményével elnyeri a *„szakma kiváló dolgozója"* címet.

A fűtőház 424—111. számú mozdonyának kétszeres sztahanovista vezetője, *Kántor Lajos* elvtárs mondotta: *A régi feltételek mellett brigádunk minden tagja sztahanovista lett. Most elhatároztuk, hogy a kongresszusi verseny alatt teljesítjük az új feltételeket is és ismét elnyerjük a sztahanovista címet.*

És folytatja:

— Különösen helyesnek tartom a határozatnak azt a pontját, amely kimondja, hogy a termelési értekezlet ítéli oda az arra érdemesnek a megtisztelő címet. Ez a változás nagymértékben emeli mindnyájunk felelősségét, s fokozottabban serkent a munkaversenyre.

— Az új feltételeket — amelyek a tehervonati mozdonyvezetőkre és fűtőkre vonatkoznak — alapjában helyesnek találom. Az a) pontot, mely kimondja, hogy a fűtőháznak a tárgyhavi átlagos szénmegtakarítási százalékát legalább 10 százalékkal túl kell teljesítenie, megvalósíthatónak tartom. A mi fűtőházunk például a mult hónapban ezt a követelményt jóval túlszárnyalta. Azonban a b) pont, amely arról szól, hogy a mozdony fűtőházi javítási költségét — a fűtőház azonos sorozatú mozdonyainak átlagos javítási költségeihez viszonyítva — 30 százalékkal kell csökkenteni, már komolyabb gondot okozott valamennyiünknek. Ezt ilyen formában nem tartom megvalósíthatónak.

Fűtőházunkban a 424 sorozatú mozdonyokon olyan elvtársak dolgoznak, akik mind szívügyüknek tartják a javítási költségek csökkentését és mindnyájan el akarják nyerni a sztahanovista címet is. Ilyenformán valamennyien minimálisra csökkentjük a javítási költségeket és az így leszorított átlagból még plusz 30 százalékot csökkenteni nem igen tartom lehetségesnek. Hozzá kell tennem, hogy ezt is, mint a többi feltételt huzamosabb ideig kell teljesíteni, például a „kiváló dolgozó" címért hat hónapon keresztül.

Azt hiszem mindnyájunk nevében kérem e versenypont felülvizsgálását, a 30 százalék mérséklését. A követelmények többi részével teljes egészében egyetértek és helyeslem. Ebben a hónapban például valamennyi továbbított vonatom nehézsúlyú volt és átlagban nem 10 százalékos többterheléssel — mint ahogy az a feltételek között szerepel — hanem 25 százalékos többterheléssel. Ugyanígy helyesnek tartom a havi legalább 210 órás szolgálatot és azt, hogy saját hibámból ne forduljon elő szolgálatképtelenség.

Valamennyien helyeseljük a SZOT határozatát, mert érezzük, hogy elősegíti közös ügyünknek, a szocialista vasútnak megteremtését és éppen ezért minden tudásunkkal elősegítjük a határozat megvalósítását.

Budapest-Ferencváros elfogadta a miskolciak versenykihívását

Jelentettük, hogy Miskolc csomópont dolgozói a pártkongresszusra való ünnepi készülődés alkalmából versenyre hívták Budapest-Ferencváros csomópont dolgozóit.

A ferencvárosi dolgozók örömmel vették a versenykihívást és közölték a miskolciakkal, hogy *elfogadják.* Válaszukban közölték azt is, hogy Budapest-Ferencváros forgalmi, vontatási, kereskedelmi és pályafenntartási dolgozói vállalták: az I. negyedév 250.000 tonna lemaradását április 4-ig teljesítik, emellett a jelentkező áruszállítást hátralék nélkül végzik. Az *„500 kilométeres mozgalom"*-ban az elmult negyedév nyolc mozdonyának 170 kilométeres teljesítményét a kongresszus tiszteletére tíz részvevő mozdonyra és 175 kilométeres futásteljesítményre növelik. A nehézsúlyú mozgalomban napi 7000 tonna túlsúly továbbítását vállalják. Napi gurítási tervüket április 4-re 104 százalékra, április 18-ra pedig 105 százalékra teljesítik. A személy- és tehervonatok indítására megadott tervszámokat 100 százalékban teljesítik stb.

A felhívás nyomán a miskolci csomópontnak váratlan versenytársa is jelentkezett: Budapest-Ferencváros kívül *Rákosrendező* csomópont is csatlakozott a miskolciak kongresszusi versenyfelhívásához. A rákosrendezőiek csatlakozásával kibővült verseny igen érdekes küzdelmet ígér, hiszen mint köztudomású, Rákosrendező állomás jó munkájával most nyerte el a minisztertanács és a SZOT vándorzászlóját és igen komoly versenytársnak ígérkezik.

Blazsenov elvtárs, a szovjet nép küldötte

A Szovjetunió dolgozói lelkes, lenyűgöző erejű egységben választották meg küldötteiket a Szovjetunió Legfelső Tanácsába. A szovjet nép választásával a békére, a kommunizmus építésére szavazott. A megválasztott küldöttek között van V. G. Blazsenov elvtárs, Moszkva rendezőpályaudvar Sztálin-díjjal kitüntetett fűtőházának főmozdonyvezetője. Blazsenov elvtárs neve és munkája jól ismert a magyar vasutas-dolgozók előtt. A kiváló szovjet mozdonyvezető, aki állandó levelező kapcsolatban áll Födi Sándor elvtárssal, a Hámán Kató fűtőház munkaérdemrendes sztahanovista főmozdonyvezetőivel, ittjártakor személyesen is igen nagy segítséget nyujtott a magyar vontatási dolgozóknak. A magyar vasutasok ezért őszinte örömmel üdvözlik Blazsenov elvtárs megválasztását. Képeinken Blazsenov elvtárs életéből, munkásságából mutatunk be egy-egy részletet.



Blazsenov elvtárs a választás előtt gyakran felkereste választókerületét. Képünk: Blazsenov elvtárs (középen, egyenruhában) az egyik választói gyülés után választóinak egy csoportjával beszélget.



A fiatal vasutasok nevelését nemcsak kötelességének, hanem szívügyének tekinti Blazsenov elvtárs. Képünkön a Dzerdzsinkijről elnevezett mérnökképző főiskola hallgatóinak tart előadást Blazsenov elvtárs.



Blazsenov elvtárs otthonában, kisfiával átveszi a másnapi iskolai feladatokat.

(Foto: V. Masztjukov és V. Kosevoi)

DICSŐ MULTUNK:

A Magyar Tanácsköztársaság

Magyarország elnyomott, kizsákmányolt népe 1919 március 21-én elsőnek lépett a nagy Lenin mutatta útra, elsőnek követte orosz testvérei példáját. A magyar nép kezébe vette országának irányítását, megszervezte a Magyar Tanácsköztársaságot, amely rövid, párhónapos fennállása alatt többet tett a nép érdekében, az ország javára, mint a kizsákmányoló úri rend századok alatt. A Magyar Tanácsköztársaság jelentősége „rendkívül nagy mind hazánk fejlődése, mind nemzetközi hatása tekintetében" (Rákosi).

A magyar vasutasok az MDP III. kongresszusára készülve, új munkasikerekkel emlékeznek meg a Magyar Tanácsköztársaság kikiáltásának évfordulójáról. Büszkék arra, hogy a legnagyobb gazdasági kizsákmányolás és politikai elnyomás idején ez a párt, a Kommunisták Magyarországi Pártja mutatta meg a jobb jövő felé vezető utat a hősies sztrájkmozgalmakat folytató vasutasoknak. A politikailag legtapasztaltabb, legöntudatosabb vasutas dolgozók 1918 december 29-én megalakították az államvasuti alkalmazottak kommunista csoportját.

A Tanácsköztársaság kikiáltása után a vasutas dolgozók alkotó, építő munkával vettek részt a tanácshatalom megszervezésében. Nagy lendülettel kezdték meg a kapitalista közlekedés anarchiájának felszámolását és a nép tulajdonába került vasút szocialista átépítését. A város és a falu, az ipar és a mezőgazdaság közötti árucsereforgalom megindítása és az ország élelmezésének megszervezése terén megtisztelő feladat hárult a vasuti közlekedésre. A „Vörös Ujság" május 31-i számában számol be arról, hogy a tanácskormány határozatai értelmében a falu lakosságának iparcikkekkel és mezőgazdasági eszközökkel való ellátása terén nagy jelentősége volt az „iparivonatoknak". Úgyszintén a falvakban nélkülözhető élelmiszereket a gyüjtő állomásokról a városok és ipartelepek dolgozóihoz, az ú. n. „földműves-vonatok" továbbították. „Ipari- és földműves-vonatok bonyolítják le a vidék és a városok áruforgalmát" — írta a lap.

Amíg a magyar nép egyik keze el volt foglalva az alkotóépítő munkával, a másik kezében kard volt: védte az országot a betörő imperialista rablók és magyar úri bérenceik ellen. A vasutas dolgozók, különösen a főműhelyek munkásai, lelkesedéssel vettek részt a külső és belső ellenség elleni harcban. A „Vörös Ujság" beszámol arról, hogy a Vasutas Szövetség helyi csoportjai egymásután határozták el, hogy „mindannyian belépnek a Vörös Vasutas Ezredbe és utolsó csepp vérig készek megvédeni a proletariátus hatalmát." A bevonulások következtében lecsökkent vasuti személyzet fáradságot nem ismerve, fegyelmezetten és gyorsan szállította a hadsereg részére nélkülözhetetlen élelem és lőszer-utánpótlást. A Magyar Tanácskormány vezetői és a Vörös Hadsereg főparancsnokságának hadijelentései kiemelik a vasutasok hősiességét és helytállását. A főparancsnokság június 1-i hadijelentése a következő mondattal fejeződik be: „Dicséretet érdemelnek az eddig és mindenkor bevált derék vasutasaink, akik önfeláldozó, egy pillanatig nem szünő munkájukkal elősegítették a csapatok győzelmét."

A Magyar Tanácsköztársaság megalakulása óriási lelkesedést váltott ki Szovjetoroszország dolgozói között. A szovjet és magyar vasutasok barátsága már 1919-ben kezdődött. Az orlovi kerület vasutas munkásainak konferenciája testvéri üdvözletét küldte a Magyar Tanácsköztársaságnak Szamuelly Tibor elvtárson keresztül, akinek vonata Orel állomáson ment át.

Becsületbeli kötelességünk tanulni a Magyar Tanácsköztársaság tapasztalataiból és soha el nem múló hálával ápolnunk dicső emlékét.

Gadanecz Béla



Az elegymozgatás meggyorsítása érdekében

— A miskolci vasutasok között —

Az idő nemcsak megenyhült, hanem ki is tisztult. A napokig tartó köd eltűnt valamerre az *Avas* felé, a miskolci rendezőpályaudvar tornyából messzire lehet követni a vágányok csillogó csíkját.

— De nemcsak a derült időnek köszönhetjük, hogy átvitt értelemben is messzebbre látunk — mondja *Bánlaki István* elvtárs, kiváló vasutas, állomásfőnök. — Köszönhetjük elsősorban a *Vasútpolitikai Főosztály* multheti felhívásának, amely átfogóan mutatta meg a vasút legfontosabb teendőit és köszönhetjük annak a lendületes párosversenynek, amely a kongresszus tiszteletére folyik közöttünk és Ferencváros között.

Az egész hatalmas rendezőpályaudvaron, de a személypályaudvaron is szinte minden lépésnél *Bánlaki* elvtárs testet, jobban mondva valóságot öltött szavaival találkozunk. A gurítódomb mellett nézelődve, egyszerre csak azt harsogja fülünkbe a hangszóró: *„Elvtársak, a kongresszusi verseny kötelez! Ugy dolgozzunk, hogy minden nap minden órája közelebb hozza hozzánk a kongresszusi zászlót!"*

Ebben a szépen felfelé ívelő versenyhangulatban születtek olyan eredmények, mint *Csongrádi László* gurításvezető brigádjának 129 százaléka. És nyilván ennek a magávalragadó hangulatnak a hatása az a humoros eset, ami *Fehér László* elvtársról, az állomás fiatal irányítójáról jár szájról-szájra. 24 órás, kimerítő szolgálat után délután 2 óra körül ért haza 60 kilométerre (!) levő lakására és nyomban elaludt. Este hat óra felé felesége idején valónak találta, hogy felkeltse vacsorázni. *Fehér* elvtárs, anélkül, hogy kinyitotta volna a szemét, így felelt a barátságos keltegetésre: *„Azonnal, azonnal, csak a 36-osról elmenjen a vasérc!"*

Igy élnek a munkában a a miskolciak, akik jól tudják, hogy az elegymozgás meggyorsítása, a kocsiforduló megrövidítése a legfontosabb feladat most a vasúton.

— Az elegymozgás meggyorsításának legfontosabb feltétele a jó együttműködés a fűtőházzal — mondja *Kardos József* elvtárs, külső rendelkező forgalmi szolgálattevő. — Ezért az érkező gépeket azonnal beadjuk a fűtőházba, az indulókat pedig mindjárt vonatra tesszük. A beadási normaidő az érkező gépeknél 102—105 százalék. Sajnos, az indulóknál még van elmaradás, különösen a bánrévei vonalon. De a helyzet javulására jellemző, hogy például a 17.18-kor induló vonat már most, 15.30-kor készen áll, a gép is rájárt, nemsokára indulhat.

A miskolci vasutasok munkáját ezenkívül messzemenően segíti az igazgatóság politikai osztálya és az igazgatóság. Kezdeményezésükre a szolgálati vezetők rendszeresen *komplexbrigádértekezletet tartanak.* Az értekezleteken minden problémát megbeszélnek, amit lehet, azt saját hatáskörükben azonnal megoldják, a fogasabb kérdésekkel pedig közvetlenül az igazgatóhoz fordulnak, aki 24 órán belül intézkedik. Igen sok problémát sikerült már így megoldani, hogy csak egyet említsünk közülük: az 59-es gyorstehervonathoz heteken keresztül későn járt ki a gép. A legutóbbi komplexbrigádértekezlet óta, amit *„taktikai megbeszélésnek"* neveztek el — pontosan tud indulni az 59-es a budapesti dolgozóknak küldött tej- és élelmiszerszállítmánnyal.

A szolgálati ágak pontos és tevékeny együttműködése lendítette tűl a miskolciakat a kétségtelenül súlyos kezdeti nehézségeken és most, a tavaszi forgalom kezdetén *már nem egy olyan eredményt értek el az elegyrendezésben, a kocsiforduló ban, az elegymozgatásban, amely sokszor az őszi forgalom százalékait is felülmulja.*

Nem szabad említés nélkül hagyni *az üzemi bizottság jó versenynyilvánosságot biztosító munkáját* Az ÜB rendszeresen elküldi a jó eredményeket a dolgozók lakóhelyének *községi tanácsához* s a hangosbemondó a község dolgozói előtt is ismerteti egy-egy héten keresztül a legjobb vasutasok munkáját. Igy ismerte meg *Emőd* dolgozó parasztsága *Csongrádi László* gurításvezető, *Hágen Menyhért* váltókezelő, *Nagy József* vágányfékező *Mezőkövesd* lakossága pedig *Bartha Mihály* gurításvezető jó munkáját. És *Onga* és *Bőcs* községek lakói is megtudták, hogyon segíti a vasúton a dolgozó parasztság munkáját is *Kovács István*, illetve *Bede László, Nagy Kálmán, Kuncz Balázs, Odor Sándor.*

Az idő tiszta — a miskolci vasutasok messzire látnak... Igen, látják a Központi Vezetőség kongresszusi zászlaját is a távolban lobogni s minden lépésükkel feléje igyekeznek...

A debreceni fűtőház dolgozói jó eredményeket érnek el az áramtakarékosságban

A debreceni fűtőház villamos műhelyének dolgozói a pártkongresszus tiszteletére csaknem valamennyien tettek áramtakarékossági felajánlást. Vállalásaik teljesítésében máris szép eredményeket értek el. *Csordás Imre* villamosművezető 30 szazalékos energiatakarékosságot vállalt, ezt már teljesítette is: 27 kw-os megtakarítást ért el csúcsidőben. Ezt úgy tudta elérni, hogy azokon a helyeken, ahol tárolási lehetőségek vannak, mint például a vízszivattyúknál, a vizet „feltárolja" és csúcsidő alatt energiát egyáltalán nem fogyaszt.

Élenjárnak az áramtakarékosságban az ifi brigádok, amelyek vállalásukat mind túlteljesítették és már pótfelajánlásokat is tettek. *(Vajda Lajosné levelező).*

Újabb lépés...

Ezekben a napokban jólesö érzéssel járom az Utasellátó árudáit, a Közért-üzleteket, mert látom, hogy ismét egy lépést — méghozzá jelentős lépést — tettünk pártunk határozatának, kormányunk politikájának megvalósításában, a dolgozók életszinvonalának emelésében. Egy éven belül harmadszor jelent meg az üzletek kirakatában az immár ismertté való plakát: „Ujabb árleszállítás!" Amikor nézem az árjelző cédulákat a zsírhalmokon, a felvágottak változatos, ínycsiklandó tömegén, ezek mögött a kis cédulák mögött békésen vacsorázgató vasutas családokat látok, amint az édesanya vastagabb karikát szel a veronaiból a gyerekeknek, vastagabb rétegben keni a zsírt kenyerükre. Ez, a magam elé képzelt, de annyira valóságos kép újabb élő bizonyítéka: pártunk, kormányunk ismét beváltotta ígéretét. Összesen félmilliárd forint évi megtakarítást jelent ez dolgozó népünknek, s ebből a hatalmas összegből minden család, még a legkisebb is, legalább havi 50 forintot „kap" — ennyit takarit meg csak a legszükségesebb hús- és zsiradékfélék beszerzésénél.

De ugyanakkor, amikor nálunk mindennap emelkedik a dolgozók életszinvonala, még fájdalmasabb az a tudat, hogy a kapitalista országok dolgozóinak nyomora mindinkább növekedik. Aznap, amikor nálunk megjelent a minisztertanács határozata az újabb árleszállításról, arról is hirt adott az ujság, hogy Ausztriában új drágasági rekord született. De ugyanez a helyzet kivétel nélkül valamennyi háborús politikát folytató államban. Angliában például, ahol még mindig élelmiszerjegyek vannak, a jegyes árukat sem képesek kiváltani a dolgozók, olyan magas az áruk. Még az alkalmazásban levő, de alacsony bérekért dolgozók családjainak nagyrésze is igen gyakran kénytelen vacsora nélkül lefeküdni, a munkanélküliek tömegéről nem is beszélve.

A vasutasokat külön örömmel kell, hogy eltöltse az, hogy az árleszállítás feltételeinek megteremtéséhez ők is hozzájárultak. A kormány csak úgy tudta biztositani az árleszállítást, hogy a vasút mindenhová megfelelő élelmiszerkészleteket juttatott el. Ez a tudat ösztönözze a vasutas dolgozókat még jobb munkára. Ne felejtsük el, hogy a mostani árleszállítás is csak egy lépés volt. Életszinvonalunk emelésében további lépések következnek s ezekhez nélkülözhetetlen a mi munkánk.

MOLNÁR ISTVÁN
az Utasellátó V. tudósítója.

A kultúrotthonok vezetőségválasztása után

A vasutas dolgozók kultúrotthonaiban — egy-két kivétellel megtörténtek a vezetőségválasztások. A kultúrotthonvezetőségek megválasztása *a szakszervezeti demokrácia további szélesítését jelenti.* Eddig a kultúrotthonok vezetőségeit általában *kijelölték.* Ez az első alkalom, mikor a vasutas dolgozók *megválasztották* a kultúrotthonok vezetőségét.

A vasutas dolgozók megértették a kultúrotthon vezetőségválasztás jelentőségét és lelkesen vettek részt egy-egy választáson. Bírálták a volt vezetőséget, de a felsőbb szakszervezeti vezetést is.

A dolgozók egyre nagyobb számban és egyre nagyobb szeretettel járnak a kultúrotthonokba. *A kultúrotthonok azonban nem mindig elégítik ki a vasutas dolgozók egyre növekvő kulturális igényeit. A kultúrotthonok műsora még mindig nem elég színes, változatos.* A berendezés, felszerelés hiányos. Sok helyen még *a tisztaság körül is van javítani való.*

Az új kultúrotthon vezetőségeknek ezeket a hiányosságokat a legrövidebb időn belül, tervszerű munkával meg kell szüntetni. A dolgozók bizalmából kerültek a kultúrotthon vezetőségébe, így *bátran forduljanak a dolgozók felé, kérjék segítségüket, a kultúrotthonok szebbé tételére a munka megjavitására.*

Pártunk és kormányunk a *kulturális és sportalap* létesítésével hatalmas segítséget adott a kultúrotthonok munkájához szükséges anyagiak biztosítására. Sokat jelent ez a kultúrotthonok vezetőségének, mert ennek a révén több lehetőségük van arra, hogy a dolgozók pihenését, szórakoztatását, nevelését megszervezzék. *Az eddigieknél sokkal fokozottabban figyelembe kell venniök a dolgozók kulturális igényeit.*

Rendezzenek az otthonok minél több vidám, szórakoztató estet. Színes, változatos programmot állítsanak össze. Biztosítsák a dolgozók minden irányú kulturális igényének kielégítését, a klubélet kialakulását. Nyújtsanak módot arra, hogy a dolgozók a szórakozás mellett tanulhassanak is a kultúrotthonokban. *Tartsanak rendszeres foglalkozást a gyermekek részére.* Ezek a feladatok mind megvalósíthatók, ha a kultúrotthon vezetősége jó kapcsolatot tart fenn a tömegszervezetekkel, főképpen a DISZ-szervezettel, amelyek segítségével a fiatalság nagy tömegét be tudják vonni a kultúrotthon aktiv munkájába.

A vasutas dolgozók azt várják az új kultúrotthonvezetőségektől, hogy *a kultúrotthont valóban tegyék otthonossá,* olyanná ahol minden vasutas dolgozó és családtagja megtalálja a szórakozás, a pihenés, a művelődés lehetőségeit.

Vasutas-színjátszók a gépállomáson



A vasutas dolgozók nagy kedvvel és örömmel segítik a gépállomások tavaszi munkáját. Nemcsak szakmai, hanem kulturális téren is együttműködnek a gépállomások dolgozóival. Képünk: a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV színjátszócsoportja nagy sikerrel vendégszerepelt a vállalat által patronált tarnaszentmiklósi gépállomáson.

(Kovacs G. felv.)

A Szocialista Vasútért bírálata nyomában

„Falrahányt borsó és a panaszkönyv"

Január 9-i számunkban arról közöltünk levelet, hogy a ferencvárosi vonatkisérő laktanya jéghideg s az állomásvezetőség meg sem nézi a panaszkönyvet. Bírálatunkra két válasz érkezett. Az egyikben Budapest—Ferencváros állomásfőnöksége közli, hogy a bírálat jogos volt, a kazánok hibája és a rossz szén miatt nem volt fűtés a laktanyában. Azóta a helyzet megváltozott, a fűtőházi fiókműhely a kazánokat elvtársi segítségként kijavította, holott ez a *MÁV Épületszerelő és Fenntartó Vállalat* feladata lett volna. Most meleg szoba és meleg fürdő várja a vonatkisérőket és az állomásvezetőség gyakrabban ellenőrzi a panaszkönyvet.

A másik levelet az akkori panaszoslevél írója, *Szücs Ferenc* hatvani vonatkisérő elvtárs küldte. Levelében megerősíti, hogy a bírálat hatásos volt, mert azóta kényelmes pihenési lehetőséget találnak a laktanyában, melegviz is rendelkezésükre áll s a védőételeket, italokat is gyorsan kiszolgáltatják számukra. Szóvá teszi azonban *Szücs* elvtárs, hogy *Sulgótarján, Szolnok* és *Aszód* állomásokon még nagyon sok a kivánnivaló a dolgozókról való gondoskodás terén, különösen ami a védőételeket és italokat illeti.

„Fityeházán történt"

1953 december 5-i lapunk *„Útközö"* rovatában irtunk az élénkforgalmú *Fityeháza* megállóhelyen levő állapotokról, a fütetlen, sötét váróteremről. *Dér József* elvtárs, a pécsi igazgatóság II. osztályának főnökhelyettese közölte, hogy bírálatunk után személyesen ellenőrzést tartott és meggyőződött, hogy a hibák valóban fennállnak. Azonnal intézkedett s egy későbbi ellenőrzésnél megállapította, hogy a hiányosságokat a pályafenntartási dolgozók megszüntették.

„Dombóváron is baj van"

Dombóvár állomásfőnöke december 5-i számunk *„Útközö"* rovatában megjelent bírálatra a következőket közli:

„Tagadhatatlanul több esetben előfordult, hogy a komlói munkásvonatokat olyan vágányról inditottuk, vagy olyan vágányra fogadtuk, hogy az utasok csak kényelmetlen körülmények között tudták elérni. A *„Szocialista vasútért"* bírálata után minden erőnkkel arra törekedtünk, hogy ezt a helyzetet megszüntessük. Jelenleg már hasonló eset nem is fordul elő. Allomásunk dolgozói a kongresszus tiszteletére a többi között azt is vállalták, hogy a kultúrált utazás feltételeit a legmesszebbmenően biztosítják."

„Ahol még nem érvényesül eléggé a dolgozókról való gondoskodás"

1953 december 27-i számunkban a *Debreceni Járműjavító ÜV* üzemi konyháján rendszeressé vált túlórákat tettük szóvá. A Járműjavító üzemi bizottsága válaszában egyetért bírálatunkkal, elismeri, hogy a konyhai dolgozók munkakörülményeire nem fordítottak kellő gondot. Elismeri azt is, hogy tudomásuk volt a dolgozók munkaidőutáni, sokszor önként vállalt foglalkoztatásáról, de nem tett erőteljesebb lépéseket ennek megszüntetésére. Bírálatunk után — mint az üzemi bizottság irja — *„az áldatlan állapotot felszámolták. A még hiányzó két pár gumicsizmát azonnal kiadjuk, amint azokat igénylésünkre végre kiutalják".* A burgonyahámozógépet is üzembe állitották azóta a konyhán.

Szenes István, a 16 éves műkorcsolyázó bajnok — moszkvai élményeiről



A Lenin-körút 19-es számú ház kapualjában a dicsőségtáblán ez áll: *„Szeretettel köszöntjük a Moszkvából hazatért Szenes István műkorcsolyázó-bajnokot, húzunk büszkeségét."*

A fiatal, 16 éves *Szenes István*, a *Vasútépítő Lokomotiv* kiváló sportolója, ragyogó szemmel meséli közel háromhetes szovjetunióbeli tartózkodását. A történetet azonban kezdjük a vegén. Március 6-án és 7-én tartották meg a csehszlovákiai Pardubiceben a magyar—csehszlovák műkorcsolyázóversenyt. A férfiak versenyét lendületes futással a 16 éves Szenes Pista nyerte meg az olimpiai helyezett és főiskolai világbajnok csehszlovák *Fikar* és a magyar bajnok *Czakó György* előtt. Ez volt Szenes István első nemzetközi versenye.

És most térjünk az elejére. *Február 10-én tudta meg többedmagával Moszkvába utazik, hogy ott együtt gyakoroljon a szovjet műkorcsolyázókkal és bemutatókat tartson a már ott tartózkodó német és csehszlovák műkorcsolyázókkal együtt.* Leirhatatlan volt öröme és boldogsága, amikor február 13-án repülőgéppel útnak indult.

Két és félhetes szovjetunióbeli tartózkodásáról naplót vezetett. Most abból idézi élményeit. Legnagyobb élménye volt a Vörös-téren a Lenin- és Sztálin-mauzoleum megtekintése. Voltak a Kremlben is, megnézték a régi cári kincseket, a földalatti vasút káprázato. pályaudvarait, voltak a moszkvai *Nagy Színházban* és majdnem mindennap — a *Dinamó Stadionban.* Itt tartották közös edzéseiket a szovjet versenyzőkkel és itt volt 45.000 néző előtt a műkorcsolyázó-bemutató is, amelyen — mint mondja — a magyaroknak volt a legnagyobb sikerük.

A szovjet elvtársak kitüntető figyelemmel és szeretettel vették körül a magyar csapatot. Leningrádban látták a történelmi nevezetességű *Téli Palotát.* Moszkvában a világhírű, új *Lenin-Egyetemet.*

Legnagyobb moszkvai sportélményük: *kétizben is látták játszani a jégkorongvilágbajnokságot nyert szovjet jéghokiválogatottat.* Káprázatos gyorsaságuk, ragyogó technikájuk valamennyi külföldi nézőt elbűvölte a csehszlovákok és a svájciak elleni győztes mérkőzéseiken. A szovjet korcsolyázókkal közösen tartott edzéseken rengeteget tanultak Szenesék.

Mik Szenes István legközelebbi tervei? Először is beszámolót készit moszkvai útjáról a Lokomotiv sportkörök tagjai részére. Nyáron is tovább folytatja szorgalmasan edzéseit a budafoki úti fedett jégpályán, hogy a következő korcsolyázóévadban még nagyobb sikereket és dicsőséget szerezzen a vasutas és a magyar sportnak.

DZSANYIN RODARIJ:

A JÖVŐ VONATA



Az állomáson nagy a forgalom
És szüntelenül bömböl a megafon
„Még negyvenkilenc pillanat
S a bolygóközi gyorsvonat
A Jupiteren keresztül
Kifut: irány a világűr!"



Az utazás nem fárasztó
A Mars-megállón odafönt
Zenés ebéddel várja önt
Az égi Utasellátó."
Már ropül is az égi szerelvény,
Ott dübörög a mennybolt peremén.
Egy utas szól: „De ügyetlen vagyok!
Hát nem lekéstem ezt a vonatot!"
A forgalmista vigasztalja:
„Hétvégi gyors indul a Marsra
A Vénuszra és Szaturnuszra.
Körülbelül egy óra mulva."



Az utas olyasmit hebeg,
Hogy nincs a bolygókon most dolga:
„Egy légi taxit rendelek
Csak ide megyek át a Holdbal"

(Forditotta: Gerényi Tibor)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének betlapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin-út 83. sz. — Telefon: 228—895 428—317, 428—332, üzemi telefon. 16—76, 39—49 Kiadóhivatal: VII., Rakóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 MÁRCIUS 27.



A miskolci vasutasok a ferencvárosi csomóponttal folytatott párosversenyben mind szebb eredményeket érnek el. Képünk: az „állomás szíve", az állomásirányító szobája, ahonnan a mikrofonok és telefonok tömegén keresztül irányítja a miskolci rendezőpályaudvar vérkeringését Fehér László elvtárs. Fehér elvtárs kongresszusi vállalását már túlteljesítette.

A forgalmi szolgálat néhány időszerű kérdése

Írta: Lindner József, a Vasúti Főosztály forgalmi szakosztályának vezetője

Szerte az országban a dolgozók százezrei munkálkodnak lelkesen és eredményesen kongresszusi vállalásaik teljesítésén. A vasút dolgozóinak is felelősségteljes feladatai vannak abban a nagy munkában, amelyet az egész dolgozó nép végez a kemény tél okozta elmaradások behozásáért, a tervek teljesítéséért.

Még ma is sokszázezer tonna elszállítatlan áru varja, hogy adósságunkat: a szállítási hátralékot sürgősen felszámoljuk. Az idő megjavult, szenünk is van, napról napra több és több a megjavított mozdony és kocsi. Erős ütemben kell tehát az elegytovábbítást meggyorsítani. Naponta 13—13.500 kocsit kell megrakni és 3.4—3.5 napos kocsiforduló kell elérnünk. Adósságunk törlesztése és az újabb tavaszi szállítási feladatok parancsolólag követelik tőlünk a legteljesebb tervszerűséget és rendet a szállítások vonalán. A vasútüzemi munka megjavításának feladata mindig a kocsiforduló meggyorsításához kapcsolódik. A kocsiforduló az összes üzemi munkák egybehangolásának sikerét tükrözi vissza. Sajnos, nem mondhatjuk el, hogy ezen a téren rend van. Valahogyan úgy néz ki, mintha a tél nehézségei elfeledtették volna velünk a jól begyakorolt munkamódszereket, az „500 kilométeres" és a nehézsúlyú-mozgalom fegyvereit, amelyekkel az őszi forgalomban háromnapos kocsiforduló sikerült elérni. Mintha a vezetők is kiengedték volna kezükből az irányítást, az ügyek intézését. Igen nehezen állunk talpra és kicsit kábultan nézünk körül a teendők sokasagában.

Nézzük csak meg ezeket a kérdéseket közelebbről. A rendezőpályaudvarokon a vonatok feldolgozásának gyorsasága és minősége nem kielégítő. A gurítási tervszámokat erősen feszítettnek találják és nem számolnak azzal, hogyha több kocsit kell raknunk, akkor a gurítást is fokozni kell. Az elmult esztendőben világcsúcs-számba menő eredmények születtek a gurítódombokon. A rendezőpályaudvarok vezetői, dolgozói mesterien hangoltak össze a technológiai folyamatokat. A két felhúzás közötti idő csökkentése, az irányvágányok folyamatos ürítése — mint elsőrendű feladat — ismeretes volt minden dolgozó előtt. Tisztában voltak azzal, hogy a rendezőpályaudvarokon átmenő kocsik mennyisége kocsiparkunk jelentős részét képezi és így nagymértékben függ a gurítási dolgozók jó munkájától a kocsiforduló idő alakulása. Tudták, hogy a gurító munkájának jó vagy rossz következményei az egész hálózaton éreztetik hatásukat. A gurítódombok teljesítményének csökkenése vagy selejtes munkája a vonalakon ácsorgásokban, feloszlatásokban és forlódásokban jut kifejezésre. Ezeket a szempontokat most is szem előtt kell tartani. Az idén azonban már nem elégséges többet gurítani, hanem — mint ahogy egy traktorgyárban nem a legyártott és megmunkált traktortengelyek száma mutatja a termelés eredményét, hanem a gyárból kikerülő kész traktorok mennyisége — úgy a rendezőpályaudvarokon is az eredményt nemcsak a gurítási teljesítmény mutatja, hanem az állomásba be- és onnan kifutó kocsimennyiség is. Tehát a gurítás fokozásával arányosan törekednünk kell a be- és kifutó kocsimennyiség növelésére. A március elején bekövetkezett torlódásokat főképpen az idézte elő, hogy Budapest-Ferencváros, Rákosrendező és Rákos állomások nem tudták gurítási terveiket teljesíteni és még kevésbbé tudták a feldolgozott vonatokat géphiány és a vonal túltelítettsége miatt kiküldeni az állomásból. A gurítódombok, rendezőpályaudvarok gyors és biztos üzemvitelét tehát minőségi munkával, a helyi viszonyoknak legjobban megfelelő munkamódszerek alkalmazásával, a technológiai folyamatok egybehangolásával feltétlenül biztosítani kell.

Az elegymozgatás meggyorsítása már most, az év elején is éppen olyan fontossággal bír, akár az őszi forgalomban. A jól „kiterhelt", menetrend szerint közlekedő tehervonatok nemcsak az állomások és vonalak egyenletes foglalkoztatottságát, hanem teljesítményük növelését is elősegítik, ezenkívül pedig az ipartelepek grafikus kiszolgálását teszik lehetővé. A forgalom tervszerű, zavartalan lebonyolításának alapját a 24 órás vonatforgalmi terv képezi. Az utóbbi időben a tervet menetirányítóink és állomásaink nem sok gonddal készítették el és hajtották végre. A pécsi és szombathelyi igazgatóságnál úgy terveznek, ahogy a vontatás valószínűség szerint ki tudja állítani a vonatgépeket. Országos viszonylatban pedig a forgalmi szolgálattevők a tervezésnél — a fűtőháztól kapott igéret alapján — még bizonyos tartalékidőt is számításba vesznek, hogy a menetrendszerinti közlekedést teljesíteni lehessen. Dombóvárott például a reggeli, déli és esti helyzetjelentésben napokon keresztül 60—60 pécsi rendeltetésű továbbítatlan kocsi szerepel. Felelősségrevonáskor pedig arra hivatkoznak, hogy a tervben benne van, azonban ez a terv olyan laza, hogy emiatt az elegy több órán keresztül vár továbbításra. Záhony állomáson a kocsik megrakása után igen hosszú időbe telik, míg a kocsik az állomást elhagyják. Teljesen helytelen a tervezésnek az a módszere, ahogyan azt Kisterenyén művelik: a már kész vonathoz a gép még valahol Hatvan környékén egy „K"-szerelvényre várakozik — a menetirányítók szerint ez a vonat mozdonnyal már fedezve van, holott gyakorlatban a vonat csak 6—8 órával később tud elindulni annál az időpontnál, amikor indulnia kellett volna. A forgalmi szolgálattevők sem előre terveznek, hanem amikor már az elegymennyiség egy vonat elegymennyiségét jóval meghaladja, illetőleg a gépet már megkapták. Tehát „túlságosan is biztosítják" magukat. Tapolca környékéről a kövonatok például a rakodás befejezése után csak hosszú órák elteltével indulnak el. Mezőnyékládházán a Mezőcsátra rendelt elegyben igen sok a 34—48 órás kocsi. Sajószentpéteren volt olyan nap, amikor az elegytovábbításra kijelölt rendes vonat leközlekedése után az állomáson még 110 rakott kocsi maradt.

Az elegymozgatás meggyorsítását az igazgatóságok rossz együttműködése is akadályozza. A miskolci és a debreceni igazgatóság együttműködésének hiánya miatt a Szerencsről Debrecen felé irányított elegy rendszeresen késik, de ugyanígy Füzesabonyban is Debrecen felé. A 24 órás vonatforgalmi tervet tehát élővé kell tennünk: parancs kell, hogy legyen minden szolgálati ág számára. Úgy kell tervezni, hogy az elegy csak rövid ideig várjon továbbításra. A jó tervnek ugyanis elő kell segítenie az állomásokon álló késett elegy elvitelét. A jó tervezésnek meg kell mutatnia, hogy az egyes szolgálati ágaknak milyen intézkedést kell tenniök az elegyácsorgás megszüntetése végett. Ebben a munkában a menetirányítóknak, állomásfőnököknek és forgalmi szolgálattevőknek kell jó példával előljárniok.

A munkas- és személyszállító vonatok menetrendszerinti közlekedése mellett a tehervonatoknak — a 24 órás vonatforgalmi tervszerinti menetrendszerinti közlekedése képezi a forgalombiztos, tervszerű munka végzésének alapját. Az időben kézbesített géprendelés az üzembiztos főpróba, a vonatkísérő szakaszok időre történő vezénylése és kiállítása, menetrendszerinti indítása és közlekedtetése a kijelölt elegynek, az indokolatlan vonatfeltartóztatások megszüntetése, mind-mind a tervszerű munkavégzést, az elegymozgatás meggyorsítását segítik elő. A kocsik gyorsabb beállítása, illetve kihúzása a rakodóhelyekre újra központi feladatunkká vált. A vonali tartalékok és többlettartalékok számát, ha ennek szükségessége felmerül — megfelelően növelni kell. Emellett meg kell javítani az ipartelepek grafikonszerinti kiszolgálását és el kell érni a kocsiknak a rakodóhelyekre történő beállítását és kihúzását — három órán belül.

Igen sok teendőnk van a síktolatások gyorsításánál. Az összel sok helyen jó eredményekkel alkalmazták az új síktolatási módszereket. Most, a növekvő üzemi feladatok feltétlenül megkövetelik és a kedvező időjárás módot is ad rá, hogy késedelem nélkül folytassuk a gyorsabb és gazdaságosabb munkát eredményező síktolatási eljárásokat. Ne forduljon elő olyan eset, mint például Záhony állomáson, ahol a tolató brigád nem tudja alkalmazni a megállás nélküli, szalasztással történő tolatást. Az állomás és az igazgatóság napirendre tért efelett azzal, hogy az új modszerrel nem lehet Záhonyban dolgozni. Budapest—Józsefváros tolató brigádjának kellett a helyszínen bebizonyítania, hogy ez a módszer sikerrel alkalmazható és az elegyrendezési idő — egy nagyobb kocsisor kihúzásánál — 20—30 percre csökkenthető.

Az „500 kilométeres" mozdonyforduló nemcsak a mozdonyok jobb üzemeltetését, kilometertel jesítményük növekedését biztosította, hanem lényegesen elősegítette a gyors elegymozgatást. Nem kevésbbé a nehézsúlyú mozgalom is, amely az üzemvitel gazdaságossága és a kocsiforduló idő csökkentése révén érezhető hatással volt az egész vasúti közlekedésre. Ezeket a mozgalmakat természetesen nem lehet öncélúnak tekinteni, hanem annak érdekében kell felhasználni azokat, hogy szállítási terveink teljesítését, a gyors kocsiforduló t, a tervszerű munkát és nem utolsó sorban a gazdaságos üzemeltetést elomozdítsák.

A rakodások megfelelő szabályozásával a szolgálati vezetőknek befolyást kell gyakorolniok az irányvonatok képzésére. Az állomásfőnököknek és forgalmi szolgálattevőknek nem szabad arra a helytelen álláspontra helyezkedniök, hogy ezzel kapcsolatban mindent a szolgálati felsőbbség oldjon meg, hanem öntevékenyen — figyelemmel kísérve a rakodásokat — fokozni kell az irányvonatok számát. Ki kell küszöbölni a kereszt-szállításokat, el kell érni, hogy az áruküldemények rövidebb útirányon és minél nagyobb távolságra rendezés nélkül, gyorsabban továbbíthatók legyenek. A kocsiintéző szolgálatnál is elő kell venni az őszi forgalomban bevált módszereket és erőteljesebben kell figyelembe venni a kocsiszükséglet kiegyenlítésénél a rakott elegy áramlását. Nemcsak a zárt irányvonatokat, de már a kisebb kocsicsoportokat is figyelemmel kell kísérni még a rakott elegy kiindulása idejében. Nem szabad megtűrni, hogy az állomások önhatalmúlag tartsák vissza a leadásból felszabaduló kocsijaikat azzal, hogy egy-két nap mulva ugyis megrakják. A kocsiszolgálatnál az ötnapos berakási terv alkalmazása képezze munkájuk alapját. Arra kell törekedni, hogy ez törvénnyé váljék. Ez természetesen csak a szolgálati ágak és a szállítható felek szoros együttműködése mellett lehetséges. A kocsiintézőknek az eddiginél sokkal merészebben, nagyobb felelősségvállalással kell végezni irányító munkájukat.

Még hosszú sorban fhatnánk kisebb-nagyobb hibákról, amelyek akadályozzák szállítási tervünk teljesítését, még sok munkamodszerre, rendeletre, utasításra lehetne hivatkozni, melyeknek betartása, alkalmazása révén kiváló eredmények, nagyszerű munkagyőzelmek születtek a magyar vasúton. Ezek a módszerek, szabályok és tapasztalatok még ma is élnek, csupán arra van szükség, hogy a gyakorlatban érvényesítsük őket. A kongresszusi verseny hevülete, a dolgozó nép, pártunk és kormányunk iránt érzett felelősségünk és szeretetünk biztosítékai annak, hogy a vasút dolgozói — úgy, mint eddig is — becsülettel helytállnak. Lendületükkel, lelkes győzniakarásukkal ebben az esztendőben is teljesítik a vasút szállítási tervét, méltó módon ünnepelve hazánk felszabadulásának 9. évfordulóját, pártunk III. kongresszusát.

Alberti Gyula, a Munka Érdemrend aranyfokozatával kitüntetett sztahanovista esztergályos:

„Indítsunk felszabadulási műszakot!"

Üzemünk dolgozói lelkesen csatlakoztak az MDP III. kongresszusa tiszteletére kibontakozott munkaversenyhez. A munkaverseny során üzemünk — a Landler Járműjavító ÜV — dolgozói kimagasló eredményeket érnek el.

En vállaltam, hogy a kongresszusi versenyben 170 százalékos átlageredményt érek el az abroncsok esztergálásánál és minden munkámat ócska, használt nyersanyagból végzem. Adott szavamat az eddigiek során állítam. Az abroncsok forgácsolásánál 175 százalékos átlageredményt értem el.

A napokban levelet kaptam a néphadsereg légierői egyik alakulatának parancsnokságától, ahol fiam katonai szolgálatot teljesít. Az elvtársak azt írták, hogy fiam becsülettel teljesíti a haza iránti kötelességét, kiválóan tanul és rövidesen néphadseregünk légierőinek tisztje lesz. Megörültem a levélnek, de el is gondolkoztam rajta. A felszabadulásnak — melynek április 4-én ünnepeljük kilencedik évfordulóját — köszönhetjük új életünket. A felszabadulás adta meg a lehetőséget annak is, hogy fiamból katonatiszt lehet.

Felszabadulásunk kilencedik évfordulójának közeledtével az ország valamennyi abroncsesztergályosához fordulok és versenyre hívom őket. Javaslom, hogy a kongresszusi verseny keretein belül indítsunk *„felszabadulási műszakot"* március 29-től április 3-ig. Vállalom, hogy a *„felszabadulási műszak"*-ban 180 százalékos átlageredményt érek el az o. h. anyagból készítendő abroncsok forgácsolásánál. A *„felszabadulási műszak"*-kal kifejezzük hálánkat a Szovjetunió iránt és hozzájárul a műszak ahhoz is, hogy még nagyobb eredmények születsenek a kongresszusi versenyben.

Alberti Gyula,
a Munka Érdemrend aranyfokozatával kitüntetett kétszeres sztahanovista, a Landler Járműjavító ÜV dolgozója.

Új módszert vezettek be a miskolci menetirányítók a gépek gazdaságos kihasználására

A vasút szállítási önköltségét nagy mértékben csökkenti a vonóerő gazdaságos felhasználása. Ezért vezették be hazánk egyes vonalain *a menetirányítói géprezenylést*. Igazgatóságunk területén a hatvan-somoskőújfalui vonalon alkalmazzuk ezt a módszert igen jó eredménnyel. A salgótarjáni medencében mindössze 7—9 géppel mozgatjuk az elegyet. Ez azt eredményezi, hogy a gépek jó karbantartásához szükséges javítási időt mindig biztosítani tudjuk.

A munkamódszer lényege a következő:

Határonkint szerződést kötünk a mozdonyirányítóval a gépek kiállítására, illetve a közlekedő vonatoknak a célállomásra való időbeni juttatására, hogy ezáltal a fordulógép a kellő időben rendelkezésre álljon. A szerződésben megjelöljük az elkövetkező hat órára az igazgatóságunk területén tervezett vonatokat. A mozdonyirányító a vonatszám mellé beírja a vonathoz kiállítandó gép számát. Ha a vonatgép a fűtőházban tartózkodik, a mozdonyirányító azt feltünteti. Ha azonban érkező vonatgépet akar valamely vonattal visszafordítani, feltünteti azt is, hogy a vonatgép melyik közlekedő vonattal érkezik. Természetesen ezt a szerződést a mozdonyirányító és a főmenetirányító kölcsönös megegyezés alapján szerkeszti meg. A szerződés értelmében a mozdonyirányító minden lehető eszközzel igyekszik elérni, hogy a szerződésben megjelölt vonatgép időben kijárjon a vonatra, a főmenetirányító pedig a vonalas menetirányítóval kölcsönösen harcol azért, hogy a szerződésben megjelölt vonatokat olyan időben vigyék a fordulóállomásra, hogy az ellenvonattal a vonat megkésleltetése nélkül visszafordulhasson. Ezzel a munkamódszerrel jelenleg különösen a bánrévei vonalon tudtuk a felhasználandó gépek számát lényegesen csökkenteni. Most azon dolgozunk, hogy a módszert továbbfejlesszük.

Makó Imre,
menetirányító csoportvezető, miskolci igazgatóság

Közel ötven mázsa súlyt mozdított egy óra alatt a komlói Birkás-brigád

Amint enyhül az idő, úgy fokozódik a rakodások üteme is. A pécsi igazgatóság állomásai közül különösen *Komlón* tapasztalható ez. *Göncz József* és brigádja március 16-án az egy jelenleti órára eső mozdított súly növelésénél 15 mázsás vállalásával szemben 42 mázsát, a vállalt 63 százalékos foglalkoztatási fokkal szemben 68 százalékos, a teljesítményi százalék növelésénél a vállalt 175-tel szemben 256 százalékos eredményt ért el. Másnap meg ezt a jó eredményét is túlszárnyalta: teljesítése 330 százalékos volt.

A dolgozók versenykedvére jellemző, hogy meg ezen a nagyszerű eredményen is túlett Birkás Mihály rakodómunkás brigádja, mert az egy órára eső mozdított súly növelésénél *a vállalt 15 mázsával szemben 49 mázsás eredményt ért el.* A teljesítmény növelésénél 182 százalék volt a brigád teljesítménye. *(Várnai László tudósító.)*

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A szegedi politikai osztály pártértekezlete utat mutatott a kommunistáknak feladataik végzéséhez

A szegedi MÁV Fiúnevelő Intézet virágokkal és drapériával díszített kultúrtermében gyűlt össze a szegedi Vasútpolitikai osztály pártértekezlete. Százhuszonhét küldött, az igazgatóság élenjáró kommunistái, köztük *„kiváló"* és *„érdemes"* vasutasok, kormánykitüntetettek ülik körül az asztalokat. Itt van *Szaladós Emil* elvtárs, a makói fűtőház alapszervezetének párttitkára, aki a kongresszusi verseny során egy 337 típusú motorkocsi motorjának tervenfelüli főjavítását vállalta és teljesítette. Nem régen tett pótfelajánlást egy újabb motor főjavítására. Az elnökségben ül *Sári József*, a szegedi fűtőház sztahanovista lakatosa, országgyűlési pótképviselő. Fűtőházuk vállalta — és azóta naponta teljesíti — hogy a mozdonyok javítási állagát öt százalék alá csökkentik. A küldöttek, szinte valamennyien, termelésben is élenjáró vasutasok. Ezt tükrözte a pártértekezlet munkája is.

Már a beszámoló — melyet a politikai osztály vezetője, *Mosonyi István* elvtárs tartott, szorosan összekapcsolta a termelés és pártmunka kérdéseit. Jó példája volt annak, hogy csak ott lehet eredményes pártmunkáról beszélni, ahol a pártszervezet munkája kihat, szorosan összefügg a vasút feladatainak megoldásával. Foglalkozott a párt- és kormányhatározatok végrehajtása terén elért eredményekkel és a hiányosságokkal. A júniusi határozat óta fokozottabban érvényesült az emberekről való gondoskodás, 500 vasutas dolgozó lényegesen közelebb vagy lakhelyére került dolgozni. De csökkentek a balesetek is, javult a szociális ellátottság — s mindez hozzájárult ahhoz, hogy tovább nőtt a párt tekintélye, javult a munkafegyelem. A beszámoló nemcsak az eredményekkel foglalkozott, hanem bátran feltárta a vezetés és a politikai osztály munkájának fogyatékosságait is.

Sokat foglalkoztak mind a beszámolóban, mint a hozzászólók felszólalásaikban a mezőgazdaság segítésével. Többi között bírálta a beszámoló a megyei pártbizottságokat és a földművelésügyi minisztériumot, amiért nem ismertették a vasúttal, az igazgatóság területén a mezőgazdaság fejlesztésével kapcsolatos terveket és így a vasút akadályozva volt a szállításokra való felkészülésben. Az értekezleten a mezőgazdasággal való foglalkozást különösen megkövetelte az igazgatóság sajátos mezőgazdasági jellege.

Feltárták, mind a beszámolóban, mind a hozzászólásokban, hogy a menetrendszerűség megsértése mennyire kihat a városok ellátására. A szövetkezetek s az egyénileg dolgozó parasztok áruja a vonatkésések miatt napokig hányódik, lekési a csatlakozásokat. Ilyen körülmények között számos dolgozó paraszt nem vállalkozik arra, hogy árujával felkeresse a távolabbi piacokat. Az igazgatóság területén, különösen a mellékvonalakon, többségükben egyénileg dolgozó parasztok vannak s ezért nagyfontosságú volt e kérdés felvetése, megvitatása.

Az ujonnan megválasztott pártvezetőségek és a kommunisták munkáját is dicsérték, hogy az utóbbi időben jelentősen megjavult a menetrendszerűség és március hónapban már kilenc olyan nap volt, amikor egyetlen vonat sem késett. Az igazgatóság dolgozói becsülettel törlesztik a visszamaradt árukból fennálló adósságukat. Február végéig a folyamatban lévő szállítási feladatok elvégzése mellett a visszamaradt áruk 40 százalékát is továbbították. Az értekezlet kifejezte, hogy ezzel nem elégednek meg, rövid idő alatt minden árut rendeltetési helyére továbbítanak.

A pártbizottság jelentését *Tóth Lajos elvtárs*, a pártbizottság titkára tartotta meg. A vasutas dolgozók nevelésében elért eredményekkel, a tag- és tagjelöltfelvételekkel, valamint a fegyelmi ügyekkel foglalkozott. Hangsúlyozta, hogy az alapszervek sok esetben nem eléggé körültekintő módon vizsgálják meg a felvételre javasoltak ügyét. Nem fordítanak elegendő gondot a part szociális összetételének állandó javítására, a fiatalokra, és az éberség is sok esetben hiányt szenved.

A beszámoló és a jelentés pártszerű, őszinte bíráló és önbíráló hangja lehetőséget nyitott arra, hogy hasonló módon szóljanak a felszólaló elvtársak is. Többen bírálták a politikai osztályt, elsősorban amiatt, hogy keveset tartózkodnak a területen, nem adnak elég módszert. Erről beszélt *Vidovszki István* elvtárs is: A politikai osztály munkatársai — mondotta — nem beszélgetnek eleget a dolgozókkal, legtöbb esetben nem jutnak túl a pártirodán. *Pósta Gizella* elvtársnő a vasutas nők problémáit vetette fel. A pártszervezet vezetői nem beszélgetnek a nőkkel, nem igyekeznek megismerni azok ügyes-bajos dolgait. Sokszor liberális a fegyelemlazító nődolgozókkal szemben folytatott eljárás és ez rossz hatással volt a munkájukat felelősséggel és jól végző nődolgozókra.

Több elvtárs számolt be az új vezetőségek javuló munkájáról, a termelés pártellenőrzéséről, a kongresszusi versenyről, a propaganda- és nevelőmunka eredményeiről és hibáiról. Számos felszólaló önbírálatában feltárta az elkövetett hibákat — különösen az agitáció és a nevelőmunka területén.

A pártértekezlet tartalmas vita után héttagú pártbizottságot és huszonegy küldöttet választott a megyei pártértekezletre.

A módosított szervezeti szabályzat tervezetéhez

A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége megvitatás és hozzászólás céljából a párttagság elé terjesztette a módosított szervezeti szabályzat tervezetét. A tervezethez máris számos hozzászólás, kiegészítő és módosító javaslat érkezett lapunk szerkesztőségébe. A „Szocialista Vasútért" szerkesztősége — a Központi Vezetőség utasításának megfelelően — nyilvánosságot ad a párttagok és a tagjelöltek javaslatainak, észrevételeinek, s rendszeresen közli a szerkesztőséghez érkezett hozzászólásokat s a lapban közölt véleményekre vonatkozó esetleges megjegyzéseket is.

„A párt szervezetei a fegyveres erőknél és a vasútnál" c. ponthoz

Örömmel olvastam a Szabad Népben az MDP módosított szervezeti szabályzatának tervezetét, amely változtatásaival és kiegészítéseivel az eddiginél jobban visszatükrözi pártunk harcának eredményeit, a párttagok jogait és kötelességeit. A módosított szervezeti szabályzat tervezetének XI. fejezete 40. pontja *„A párt szervezetei a fegyveres erőknél és a vasútnál"* — című, a Vasútpolitikai Főosztály szerepével is foglalkozik. Ez jelentős változás a szervezeti szabályzatban és hozzásegít ahhoz, hogy világosabban megértsük a vasútnál folyó pártmunka jelentőségét és fontosságát. Azonban szerintem jobban és konkrétabban kellene meghatározni a politikai osztály szerepét a vasutas pártszervezetek *irányításának szempontjából* és hogy milyen legyen a viszony a választott szervek, különösen a felsőbb szervek és a politikai osztály között.

Szvadkó István
a Nyugati pártbizottság agit.-prop. titkára

A taggyűlések idejének megváltoztatásáról

A párt módosított szervezeti szabályzatának tervezete magában foglalja, hogy az alapszervezeteknek havonta taggyűlést kell tartaniok.

Miután a párttagság körében — főként az utóbbi esztendőben — a sok értekezlet miatt, számos helyen a taggyűlésekről való távolmaradás volt tapasztalható, javasolom, hogy az alapszervezetek ne havonta, hanem kéthavonta tartsanak taggyűléseket. Emellett javasolom, hogy a szervezeti szabályzat írja elő a pártcsoportbizalmi-, pártcsoport- és a népnevelőértekezletek rendszeres megtartását. Véleményem szerint, a párttagság aktivitását és a pártonkívüliek között végzett felvilágosító-, nevelőmunkát ily módon nagyobb mértékben lehetne elősegíteni és több lehetőség nyílna a tapasztalatok megbeszélésére.

Simon László
budapesti politikai osztály munkatársa

Az „elektromos-agy" kétszáz könyvelő munkáját végzi el

A vasút anyagkönyvelését a multban kézierővel végezték. Ötéves tervünk első évében épült fel a MAV Gépesített Adatfeldolgozó Hivatal, melynek korszerű kártyalyukasztó-, rendező- és tabulátorgépeivel végzik el a vasút bonyolult anyagkönyvelését. A különböző szolgálati főnökségektől beérkező anyagbizonylatok adatait itt kártyalyukasztógépekkel egy számoszlopos kártyára rögzítik apró lyukakkal. Ezután a kártyák a rendezőgépbe mennek, ahol a gép számtani sorrendbe rendezi a kilyukasztott kártyákat. Innen a már rendezett kártyalapok a tabulátorba kerülnek. Ezt a hatalmas gépet *„elektromos agynak"* nevezik a dolgozók. A gép kétszáz könyvelő munkáját képes elvégezni.

Két ilyen nagyteljesítményű tabulátor és eredménylyukasztó gép érkezett a Szovjetunióból a hivatali dolgozók részére. A rendezőgépek óránként 24.000 kártyát rendeznek el akár *abc*, akár számtani sorrendbe, a *„kiírógépek"* pedig óránkint 9000 *„kiírást"* végeznek. Korszerű ellenőrzőgépeken ellenőrzik a könyvelőgépek munkáját. Ezek

a gépek óránkint 1200 tételt ellenőriznek.

Ha valahol hiba van, a gép hibajelet üt a kártyába és automatikusan megáll.

Az ország legkorszerűbben gépesített adatfeldolgozó hivatalában a bonyolult gépeket fiatal nődolgozók kezelik. *Kuffler Ferencné* sztahanovista gépkezelő 160 százalékon felüli teljesítményt ér el. Ez igen magas eredmény, tekintve, hogy a számokkal való munka fárasztólag hat az idegekre. A MAV-Gépesített Adatfeldolgozó Hivatal dolgozói pontos anyagnyilvántartással segítik a vasúti szakszolgálatok munkáját.



Bánlaki István „kiváló vasutas", Miskolc-állomás főnöke szóvátette a miskolci munkavédelmi értekezleten, hogy a miskolci vonatkísérőknek nincs megfelelő pihenőhelyük.

(Kovács G. felv.)

A dolgozókról való fokozottabb gondoskodás a kongresszusi verseny lendítő ereje

A Szakszervezetek Országos Tanácsának teljes ülése a soronlevő legfontosabb feladatnak a dolgozók anyagi, szociális és kulturális helyzetének további javítását jelölte meg. Az életszínvonal emelésének elengedhetetlen alapfeltétele pedig a termelés fokozása, a terv teljesítése és túlteljesítése. A termelő munkának hatalmas lendületet adott a kongresszusi munkaverseny. A SZOT teljes ülése feladatul állította a szakszervezetek elé a kongresszusi munkaverseny segítését és támogatását. Ennek a segítésnek mindenre ki kell terjednie, minden szakszervezeti funkcionáriusnak tudnia kell, hogy a dolgozókról való fokozottabb gondoskodás a kongresszusi verseny lendítő ereje. Az üzemi bizottságoknak őrködniök kell afelett, hogy a dolgozók teljesítsék felajánlásaikat, de ugyanakkor őrködniök kell a dolgozók törvényben biztosított jogainak szigorú betartása felett is.

Pártunk javaslatára a kormány a közelmult időkben egész sor olyan intézkedést hozott, amelyek a dolgozókról való szociális gondoskodás kiterjesztését biztosítják a különféle társadalombiztosítási szolgáltatások terén. Ezek közé tartozik a táppénzszámfejtésnél beszámítható folyamatos munkaviszony szabályozása. A régi Munka Törvénykönyve szerint csak abban az esetben lehetett folyamatosnak tekinteni a munkaviszonyt, hogyha a két munkaviszony között nem volt hét napnál hosszabb megszakítás. Az új Munka Törvénykönyve 30 napban állapítja meg a két munkaviszony közötti megszakítás idejét, ami azt jelenti, hogy ha a dolgozó a munkából való kilépéstől számított 30 napon belül ismét elhelyezkedik, akkor folyamatosnak kell tekinteni a munkaviszonyát. Az új Munka Törvénykönyve megszünteti a csökkentett mértékű, vagyis az 50%-os táppénzt. Ez a kedvezmény azonban nem vezethet a munkafegyelem lazítására. A fegyelmezetlenekkel, a vasúti szolgálatot veszélyeztetőkkel szemben a jövőben is el kell járni, de elsősorban nevelőmunkát kell alkalmazni. Ennél vár nagy szerep a szakszervezetekre, elsősorban a társadalombiztosítási aktivákra, akiknek állandóan ismertetniök kell a társadalombiztosítási rendelkezéseket és őrködni az ilyen rendelkezések végrehajtása felett. A notórius fegyelemsértőkkel azonban szigorú rendszabályokat kell alkalmazni.

A Munka Törvénykönyve új rendelkezései is különbséget tesznek anyagi juttatás szempontjából a fegyelmezetlenek és a becsületes dolgozók között. Például az a dolgozó, aki önkényesen elhagyja munkahelyét, vagy fegyelmi úton bocsátják el s új munkahelyén megbetegszik, csak 65 százalékos táppénzt kaphat, függetlenül attól, hogy mennyi időt töltött előzőleg munkában.

A dolgozó anyák és a gyermekek fokozott védelmét segíti elő az a kormányrendelet, hogy a szoptatós anyáknak gyermekük hathónapos koráig naponta kétszer félórás, hathónapos koron túl pedig naponta egyszer félórás szoptatási idő jár. Ha az anya távol lakik munkahelyétől, akkor kétszer háromnegyed óra, illetve egyszer háromnegyed óra szoptatási idő illeti meg. Az anya kérésére a kétszer háromnegyed órás szoptatási időt együtt is ki lehet adni. A szoptatási idő munkaidőnek számít, tehát erre az időre átlagbér jár.

Ugyancsak a dolgozó anyákról és gyermekekről való gondoskodás tükröződik abban a kormányintézkedésben, hogy az egyévesnél idősebb, de kétévesnél fiatalabb beteg gyermek ápolására az eddigi harminc nap helyett hatvan napra kell táppénzt folyósítani az anyának.

A felsorolt intézkedések csak egy részét képezik a szociális ellátottság megjavítását biztosító rendelkezéseknek, de ezekből is világosan látszik pártunk és kormányunk messzemenő gondoskodása. Ezeket és a többi szociális határozatokat, rendeleteket állandóan tanulmányozzák az üzemi bizottságok, a társadalombiztosítási tanácsok és agitációs érvekként is használják fel azokat munkájukban. Rendkívül fontos, hogy a dolgozókat tájékoztassák a párthatározatokról és a kormányprogramm végrehajtása során hozott intézkedésekről. A dolgozók védelmét szolgáló intézkedések ismerete növeli a dolgozók helytállását, versenyszellemét. A határozatok ismeretében a dolgozók méginkább megértik, hogy a tervek teljesítése és túlteljesítése a feltétele annak, hogy kormányzatunk még nagyobb összegeket tudjon szociális, munkavédelmi és kulturális beruházásokra fordítani.

EGY HELYES KEZDEMÉNYEZÉS:

Csomóponti munkavédelmi értekezlet Miskolcon

Miskolcon, a Járműjavító kultúrtermében tartotta első csomóponti munkavédelmi értekezletét a Vasutasok Szakszervezete munkavédelmi és társadalombiztosítási osztálya. Az értekezleten résztvettek az igazgatóság nagyobb szolgálati helyeinek munkavédelmi megbizottai, üzemi bizottsági elnökei.

A szakszervezet társadalombiztosítási osztályának ellenőrző orvosa, dr. *Rottenbiller Alajos* ismertette a vasutas egészségvédelem legfontosabb feladatait. Rámutatott, hogy — különösen a vasútnál — milyen *szorosan összefügg az egészségvédelem és a munkateljesítmény.* A közlekedés csak akkor jó és zavartalan, ha messzemenően gondoskodnak a dolgozók egészségvédelméről. Elsősorban jól képzett üzemorvosokra van szükség, akiket munkájukban messzemenően segítenek a szakszolgálati vezetők, az üzemi bizottságok és maguk a dolgozók is. Megállapította, hogy a MÁV-nál még kevés a főfoglalkozású üzemorvos. *(Élénk példa erre éppen Miskolc, ahol hat szolgálati helyre, mintegy 6000 dolgozóra, mindössze egy független lenített üzemorvos jut. A szerk.)*

A továbbiakban *Rottenbiller* elvtárs a leghatásosabb egészségvédelmi teendőnek, *a megelőzésnek* a feltételeit ismertette. Három fontos tényező szükséges ehhez: *a helyes étkezési rendszer, az egészséges munkahely, a tervszerű felvilágosító munka.* A vasutasoknál igen gyakori gyomor- és bélmegbetegedések jobbára az úgynevezett *„tarisznyaétkezés"* következményei. *Elengedhetetlen a rendszeres meleg étkezés.* Javasolta, hogy a vonatkísérők, a mozdonyszemélyzet megfelelő étkezésének biztosítását tegyék lehetővé, hogy gyorsvonaton az étkezőkocsiban, személyvonaton az étszolgálatnál meleg ételt kapjanak. A tehervonati vonatkísérőket lássák el termosszal, hogy meleg levest, kávét vihessenek magukkal.

Részletesen ismertette ezután az üzemegészségügyi követelményeket, és leszögezte: *az üzemnek tisztaság, kényelem, higiénia szempontjából a dolgozók második otthonává kell válnia.* Felsorolt néhány nagyobb szolgálati helyet, ahol sürgősen javítani kell az egészségügyi viszonyokon. Így *a Hámán Kató fűtőházban* az ipari tanulók munkahelyein rossz a világítás, a *békéscsabai fűtőháznál* hibás a füstelszívóberendezés, a *Szolnoki Járműjavítóban* rozsdás tartályban tárolják az ivóvizet, legtöbb helyen az üzemi étkezdékben *támlanélküli padok* vannak, úgy, hogy a dolgozók étkezés közben sem ülhetnek kedvező testtartásban. Leszögezte, hogy *az egészségügyi hiányosságok megszüntetése legtöbbször nem anyagi kérdés, hanem éberségen, jóindulaton és rendszeres ellenőrzésen múlik.*

A szakszervezet munkavédelmi osztálya kezdeményezésének helyességét, a csomóponti munkavédelmi értekezletek szükségességét bizonyítja, hogy igen sok, bár nagyrészt panaszjellegű hozzászólás követte az előadást. Hiba volt, hogy a miskolci vasúti üzemorvos — az értekezlet egyetlen üzemorvos-részvevője — későn értesült az értekezletről és hozzászólásában a felszínen mozgott, általánosságokra szorítkozott.

Sztahanovista anket Hódmezővásárhelyen

A szegedi igazgatóság állomásainak sztahanovista kereskedelmi dolgozóit a *Vasutasok Szakszervezetének Területi Bizottsága* megbeszélésre hívta össze *Hódmezővásárhelyre.* A megbeszélés a vasúti szállítás egyik fontos problémáját ölelte fel: *a rakodások meggyorsítását.*

A sztahanovista ankétot, igen helyesen, gyakorlati bemutatóval kezdték. A hódmezővásárhelyi rakodási dolgozók, *Tóth Ferenc* brigádvezető irányításával, bemutatták jól bevált munkamódszerüket. A hódmezővásárhelyiek *a rakodóhelyeket megszámozzák,* a megfelelő számot a fuvarleveleken is feltüntetik, úgyhogy *a rakodásnál gyorsan, pontosan tudnak tájékozódni,* hogy hová kell rakni az árut. Rakodás közben nem kell keresgélni, így a rakodás sokkal gyorsabban halad. A kirakásnál az érkezési bárcákat már a kocsiban felragasztják az árura.

A szemléltető, jól sikerült munkamódszerátadás után élénk vita alakult ki. *Fazekas László* (Szeged) a felesleges átrakások elkerülése érdekében kérte, hogy a gyorsárukat ne személyvonattal, hanem gyüjtőkocsikban küldjék Szegedre, mert a gyorsárut Szegedről úgyis tehervonattal továbbítják. Bírálta *Józsefváros* állomást, ahol még mindig nem a kirakó állomások sorrendjében helyezik el az árukat a kocsikban.

Honti Pál (Békéscsaba) arra hívta fel a figyelmet, hogy hangolják össze a gazdasági vasutak és a nagyvasút rakodási munkáit, mert a szervezetlen kisvasúti rakodás késést okoz az árutovábbításban. *Konrád István* (Szeged) szóvátette, hogy Józsefváros állomás félig rakott gyüjtőkocsikat küld, mégpedig számadás nélkül.

Bodó Attila a szavatossági levél-mozgalom ellenyhulására mutatott rá, holott a szavatossági levél nagyban segíti az állomások munkáját. Javasolta, hogy a számadáselválasztást elkövető állomásokat jelentsék az igazgatóságoknak.

A területi bizottság részéről *Esse Lajos* elvtárs szólalt fel és megállapította, hogy a szállítási hibák, mint a helytelen bárcázás, nemcsak a vasúti szállítást nehezítik meg, hanem kárt okoznak az államnak is. Az értekezlet végén *Czinger Gyula* elvtárs, a területi bizottság elnöke határozati javaslatot olvasott fel s egyben ismertette azt a felhívást is, amellyel Hódmezővásárhely kereskedelmi dolgozói az igazgatóság valamennyi állomását versenyre hívták ki.

Szeles-utca 6 szám alatt...

A kis kerteket már mindenütt előkészítették a tavasz fogadására. A föld szépen felásva, a porhanyós rögök elgereblyézve, a fák, bokrok frissen nyesve. Néhány hét mulva szép, üde pompába öltözik az egész MÁV-telep.

A Szeles-utca 6. számú ház alacsony kerítésű kertjében kékzubbonyos fiatalember támaszkodik az ásóra.

— Az esztergapad után kicsit szokatlan a kertészkedés — mondja *Szabó Mihály* elvtárs, a Landler-üzem kétszeres jelvényes sztahanovista esztergályosa. — Persze azért ebbe is bele lehet jönni, ha van hozzá kedve és akarata az embernek. Mint például a főzésbe...:

Kérdő tekintetünkre aztán már bent, az ízlésesen berendezett lakásban, felesége jóízű mosolyától kísérve elmondja, hogy átmenetileg ő látja el a háziasszonyi teendőket. Ugyanis éjszakai műszakban dolgozik, reggel hazafelémenet bevásárol, aztán megfőzi az ebédet, úgy, hogy mire a felesége hazaér munkahelyéről, a Magyar Pamutiparból, már kész az ebéd, sőt a három Szabó-gyerek, a 13 éves Józsi, a 10 éves Misi és a 6 éves Laci is jóllakott már. Pedig három ilyen jóétvágyú legényt jóllakatni, nem csekély teljesítmény.

— A mennyiséggel nincs is baj, a minőséggel sem. csak egy kicsit változatosabb lehetne az étlap, — jegyzi meg, mint később megtudjuk, nem minden él nélkül Szabóné.

— Úgy gondolja a feleségem, hogy kissé gyakori a tésztanap — mondja enyhe bűnbánattal *Szabó* elvtárs. — Eleinte pedig meg is dícsért érte, hogy milyen jó tésztákat gyúrok. Büszkén nyugtáztam a dícséretet, mígnem egyszer véletlenül elárultam magam. Kiböktem, hogy a tésztát bizony nem én gyúrom, hanem a tésztagyárban készül, készen veszem a Közért-ben.



De a Szabó-családnak egészen komoly kilátásai vannak arra, hogy a menü változatosabbá válik. Ugyanis éppen látogatásunk alkalmával hosszabb megbeszélés zajlott le a két „háziasszony" — *Szabó* és *Szabóné* között s a megbeszélésbe a nagymamát és nagypapát is „bevonták". Pontos kalkuláció alapján kiderült, hogy a *Szabó*-család a zsír- és húsárak leszállításával pontosan 125 forintot takaríthat meg havonta, egyedül a zsírnál 45 forintot.

— Felteszem szavazásra a kérdést — mondta az értekezlet végén a nagyapa, mint „korelnök" (35 évet töltött a vasútnál, mint váltóőr) — hogy a megtakarított összeget beruházásra vagy pedig a konyha feljavítására kívánjátok-e fordítani.

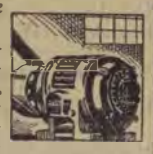
Elsőnek *Szabóné* kért szót:

— Amikor 1939-ben összeházasodtunk, férjem kezdő szakmunkás volt az Istvántelkiben, én pedig szövőnő a Pamutiparnál. Kettőnk keresete alig volt elég a megélhetéshez. Most már öten vagyunk, mégis mindig tudunk venni valamit: bútort, rádiót, ágyneműt, ruhafélét. Miután a legutóbbi árleszállítás előtt is állandóan nőtt a „vásárlóképességünk" javaslom, hogy a megtakarított összeget fordítsuk konyhánk változatosabbá tételére. Javaslom tehát, hogy az eddigi, heti két husos nap helyett ezentúl három legyen, s a töméntelen mennyiségben fogyó zsíroskenyereken vastagabb rétegben fehéredjen a zsír, az uzsonnakenyerek között pedig több karika felvágott legyen.

Miután a javaslat élénk tetszésre talált, azonnal jogerőre emelkedett s végrehajtásával Szabó elvtársat bízták meg, aki — nyilván a kész metélttésztára gondolva, csak úgy magában dörmögte: „Nem baj, a husos készétel is olcsóbb lett..."

Bisztray Kálmán

Áramtakarékossági ankét a szakszervezet központjában



A *vasutasok szakszervezete* értekezletre hívta össze a Vasúti Főosztály, az igazgatóságok, a járműjavítók, a nagyobb fűtőházak és több más üzem energetikusait *a villamosenergiával való takarékosság* problémáinak megbeszélésére.

Gáspár elvtárs elnöki megnyitójában hangsúlyozta: a vasútnak, mint jelentős mennyiségű villamosenergia fogyasztójának elsőrendű feladata, hogy minél több áramot takarítson meg és *energiaszolgáltató telepeivel annyi terhet vegyen át az erőművektől, amennyit csak tud.* A mai értekezletnek is az a célja, hogy segítse ennek a feladatnak a megvalósítását, ezen keresztül a kongresszusi versenyt.

A vasút villamosenergiagazdálkodásának helyzetéről és feladatairól *Krajcsovics János* elvtárs, a 7/A osztály munkatársa számolt be. Rámutatott: legelső feladat *a villamosvontatás teljesítményfelvételét egyenletesebbé tenni.* Különösen a hegyeshalmi vonalon, főleg a reggeli és délutáni csúcsidőben olyan nagy az igénybevétel, hogy veszélyezteti a zavartalan áramszolgáltatást. Meg kell vizsgálni, miként lehetne úgy szerkeszteni a menetrendet, hogy *a délutáni csúcsidőben kevesebb villamosvontatású vonat közlekedjen.* Ezzel a problémával külön szakbizottság foglalkozik majd. A szakszolgálati vezetők és a mozgalmi szervek feladata: magyarázzák meg a villamosított vonalak forgalmi, pályafenntartási és vontatási dolgozóinak, hogy az ő együttes jó munkájuktól függ, mennyi villamosenergiát takarítunk meg. *A villamosvontatású vonalakon fokozott mértékben csökkenteni kell a vonatmegállítások. a tolatások számát.* Energiapazarlás az is, ha a villamosvontatású vonatok kis terheléssel közlekednek. A *Budapesti Elővárosi Vasútnál* még sok tennivaló van az áramtakarékosság terén a szerelvények felgyorsításánál és futtatásánál.

A következő legnagyobb villanyáram fogyasztók a járműjavítók. Komoly hiba náluk a többi között, hogy a villamosenergiával termelt sűrített levegő csőhálózatok elavultak és nagy a szivárgási veszteségük. *A csőhálózat javítása, karbantartása a legfontosabb feladat, ezenkívül meg kell szüntetni, hogy sűrített levegőt használjanak kovácstűzelesztésre és szellőztetésre.* Megtakarítást lehet elérni a sűrítettlevegő-hálózatban hulladékhövel való elömelegítés útján.

A fűtőházakra és az állomásokra is nagy feladatok hárulnak az energiatakarékosságban. Ki kell emelni a miskolci fűtőház kezdeményezését, amit a „Szocialista Vasútért" ismertetett. Itt máris szép megtakarítási eredmények vannak. *Kívánatos lenne, hogy minél több szolgálati hely csatlakozzék a miskolciak áramtakarékossági versenyfelhívásához.*

A hozzászólások során *Bluszt Ernő* (7/D.) a többi között a munkagépek *üres járásának kiküszöbölésére*, a gépek *lépcsős indítására* hívta fel a figyelmet és több megbecsülést kért az energetikusoknak. *Göndör Imre* (Nyugati Műszaki Kocsihivatal) a műhelyek nagyfényű ívlámpái helyett a gépekre szerelt kisebb fogyasztású lámpákat ajánlott. *Erdélyi András* (budapesti igazgatóság IV. o.) higanygőzlámpák újbóli alkalmazására, *Reichelt Gyula a sötét műhelyek tetővilágítással való ellátására* hívta fel a figyelmet. *Bölczy Lajos* javasolta, hogy *az áramtakarékosság legyen prémiumtényező. Gyomai Ferenc* (I/B). *Ötrök László* (szegedi igazgatóság) felszólalása után *Szántó Lajos elvtárs,* a záhonyi fűtőház képviseletében bejelentette, hogy *fűtőháza csatlakozik a miskolciak versenyfelhívásához.* Kérte: a szakszervezet hasson oda, hogy *a munkaidőn túl terjedő áramtakarékossági tevékenységet díjazzák.*

Krajcsovics elvtárs a felszólalásokra adott válaszában bejelentette, hogy az energetikusok feladatkörének, szerepének tisztázása és premizálásuk ügye most van elintézés alatt. *A szükséges túlórák díjazására sor kerül.* A munkavédelmi szempontból szükséges világítás és az áramtakarékosság szempontjai között meg kell találni a középutat.

Gáspár elvtárs zárószavában ismételten hangsúlyozta, hogy *a világítással való takarékoskodás nem mehet a dolgozó ember rovására, de keresni kell a módokat, miként lehet még jobban takarékoskodni az árammal. Az energiatakarékosság érdekében végzett szükséges túlmunkát ki kell fizetni. Legyen minden dolgozó éber őrizője a villamosenergiának.* Tudatosítani kell, hogy a jóminőségű munka elömozdítja az áramtakarékosságot. Az ötletnapokat is erre kell beállítani. Annak a reményének adott kifejezést, hogy ha az itt elhangzottakat megszívleljük és alkalmazzuk, az eredmények nem maradnak el.

Újabb gondoskodás nyugdíjas vasutasainkról

Pártunk és kormányunk fokozottabb gondoskodása jut kifejezésre az öreg és rokkant dolgozók iránt a miniszertanács március 24-i rendeletében, amely április 1-vel felemeli a nyugdíjakat. Az öreg. rokkant vasutasok és vasutas özvegyek március végénmár megkapták felemelt nyugdíjukat.

Tudjuk, hogy a nyugdíjasok nagy családjáról való szocialista gondoskodásban az eddigi intézkedések csak kezdeti lépéseket jelentenek. Szocialista hazát építő társadalmunk. növekvő erejéhez képest mind nagyobb mértékben fog gondoskodni azokról, akik becsületes, munkás életük után megérdemelt nyugalomban töltik napjaikat.

Igen, a kezdeti lépést jelenti a minisztertanács rendelete, de meg lehet állapítani, hogy ez a lépés is igen sokat jelentett a vasutas nyugdíjasok szempontjából is. Több mint 8000 nyugdíjas vasutas, járadékos, rokkantsági díjas, baleseti járadékos kapott kézhez felemelt nyugdíjat. A vasutas nyugdíjak felemelésére kormányunk havonta közel negyedmillió forintot fordít.

Pártunk és kormányunk gondoskodása ismét csökkentette az öregek, nyugdíjasok anyagi gondjait — az egész alkotó, szocializmust építő társadalom, a mai generáció erkölcsi feladata, hogy az öregek életét minden vonatkozásban örömtelivé, nyugalmassá. derűssé tegye. Egészítsük ki mi pártunk és kormányunk szülejnk és nagyszüleink iránti gondoskodását szeretettel és odaadó tisztelettel. Ezzel is mutassuk meg, hogy a mi épülő szocialista társadalmunkban megbecsülés és szeretet övezi az öregeket, nem úgy, mint a kapitalista államokban, ahol a létért vívott kemény küzdelem az öregek iránti szeretetet is kiöli a szivekből. Lehet-e a szeretet, a tisztelet szikrájáról is beszélni ott, ahol ilyen levél jelenhet meg a sajtóban egy fiatalember tollából: *„...Meg kellene szüntetni a nyugdíjakat és az úgy megtakarított összeget a családi pótlékok felemelésére kellene fordítani. A nyugdíjak feleslegesek, aki nem dolgozik, ne egyék többé. Az öregek jobban tennék, ha meghalnának."* Már pedig szóról szóra ez a levél jelent meg a *„Railay Rewtev"* angol vasutaslap 1954. január 29-i számában. De lehet-e ott egyáltalában szociális gondoskodásról beszélni, ahol a hivatalos statisztika szerint egy kétszemélyes brit család heti háztartási költsége minimálisan 9 font 8 shilling, ugyanakkor az átlagnyugdíjak összege heti 1—2 font. Sorolhatnánk az adatokat, amelyek a tőkés országok kiöregedett dolgozóinak szomorú sorsát példázzák. De a *„mi lesz velünk"* szomorú, állandóan visszatérő kérdése a kapitalista államokban nemcsak az öregek ajkáról hangzik el, hanem száz és százezer fiatal életerős ember is ezt kérdezi a kétségbeesés határán, a nyomor, a munkanélküliség hínárjában.

Nálunk, ahol népünk gazdálkodik a maga javaival, ahol a dolgozók sorsa az állandó, folyamatos javulás útján jár, az öregek életének is mind szebbé, gondtalanabbá kell válnia.

EGY PANASZ NYOMÁBAN

Sztahanovista műhely — zuhogó esőben

Sűrű cseppekben zuhog a márciusi eső, pocsolyákká változtatva a bemélyedéseket. A Déli-fűtőház javító vágányán járunk, cipőnk minduntalan belesüpped a latyakos mély sárba.

— Csúnya idő van — mondja kiserőnk. *Kalocsai József* elvtárs. a fűtőház üzemi bizottságának elnöke. — És ebben az időben a kocsihivatal dolgozói, számszerint negyvenhatan a szabadban dolgoznak a javításra váró személykocsikon. Több, mint nyolc éve, 1945 óta van a kocsiműhely a szabadban. A fűtőház vezetősége. a dolgozók hiába tárják fel évek óta minden értekezleten. taggyűlésen, szakszervezeti, termelési értekezleten lehetetlen helyzetüket. *A mai napig — azonkivül. hogy vagy húsz bizottság megfordult már a helyszinen és eddig mintegy negyven oldalnyi jegyzőkönyvet vettek fel — semmi sem történt.*

— Pedig dolgozóink becsületesen teljesitik tervüket és vállalásukat — mondja másik kiserőnk. *Szekfű* elvtárs, termelési felelös.

Közben végigjárjuk a *„műhelyt"*. A T-10-es javító vágányon 46 munkás dolgozik a zuhogó esőben. Tengelyeket, kereket cserélnek, rúgókat javítanak és egyszál lemez védelme alatt hegesztenek. Ahogy körülpillantunk, mintegy 40—50 tonna vasat látunk ázni, rozsdásodni a szabadban: tengelyek. rugók. kocsikerekek. ütközőtokok. a népvagyon értékei hevernek mindenfelé szanaszét. Két kimustrált kocsijuk van: az egyikben étkeznek és laknak is néhányan (minden óvintézkedést sutba hányva ebben a kocsiban van a karbidgázfejlesztő készülék is, pedig a karbidgáz köztudomásúan rendkivül ártalmas az emberi szervezetre), a másik műhelyül szolgál.

Kalocsai elvtárs elmondja még, hogy a *kocsijavitómühely dolgozói állandóan sztahanovista szinten végzik munkájukat.* Az elmult nyáron felterjesztették őket sztahanovista kitüntetésre. Már az ünnepség napja is ki volt tűzve, amikor *lefujták az ünnepséget.* Indokolás: olyan körülmények között dolgoznak, amelyek szerint nem tekinthetők üzemnek. Igy tehát „lecsúsztak" a sztahanovista címről és maradtak — *továbbra is a szabadban.* Meglátogatta őket a budapesti igazgatóság II, III, IV. VII, és XI-es osztályának több bizottsága, maga *Bedő* igazgatóhelyettes elvtárs is, de helyzetükben nem következett be változás.

Közben a mellettünk lévő vágányon nagyot lódul az egyik kocsi és vagy húsz méternyire szalad.

— Dolgozóink élete is állandó veszélyben van — veszi át a szót ismét *Szekfű* elvtárs. A javítóvágányokon állandó tolatás van, amiről bennünket nem értesítenek. Nem egy esetben előfordult, hogy megtolták azt a kocsit is, amin éppen dolgoztunk és dolgozóink csak az utolsó pillanatban tudtak félreugrani. Több káreset is történt már emiatt.

— Mi lenne hát a megoldás — tesszük fel a kérdést?

Szinte egyszerre válaszolják:

— A pályfenntartás 29 fő részére laktanyának használ egy épületet a jelenlegi javítóvágánytól 50 méternyire. Ebben igen jól megférne a műhely, bevihetnénk az esztergapadot is és a dolgozók végre fedett helyiségben végezhetnék munkájukat. Itt biztosítani lehetne a veszélymentes külön javítóvágányt is.

A budapesti igazgatóság vontatási osztályának helyettes főnöke *Kiss József* elvtárs, akihez a fenti ügy tartozik, munkatársunk kérdésére a következőket mondotta:

— Valóban úgy áll a helyzet, ahogyan az elvtársak a helyszínen látták. A megoldás ugyancsak adva van: el kell helyezni a pályafenntartás 29 dolgozóját, hogy a javítóműhely beköltözhessen az épületbe. Miután azonban a pályafenntartás ebben az ügyben még csak szóba sem hajlandó állni velünk, jelenleg az aktát kénytelen voltam elintézetlenül hagyni.

A látottak és hallottak alapján mondjuk ki szerény véleményünket: elég volt már a bizottságokból és jegyzőkönyvekből. 1954 tavaszát írjuk, a kormányprogramm megvalósításáért harcolunk valamennyien. Tűrhetetlen tehát, hogy egy sztahanovista szinten dolgozó műhelynek a budapesti igazgatóság négy éve óta nem tud fedelet biztositani. Elég volt a szavakból, sürgősen cselekedni kell.

A szegedi főmenetirányítók versenye megszüntette a munkásvonatok késését

A szegedi igazgatóságon *Olajos* Miklós főmenetirányító és brigádja, valamint *Berényi* József főmenetirányító és brigádja párosversenyre léptek egymással a kongresszusi verseny keretében. Vállalták, hogy a munkásvonatok késését teljesen megszüntetik, a személyszállító vonatok késését 7.7 százalékra csökkentik, a tehervonatok menetrendszerinti közlekedését 34 százalékra emelik, az utazási sebességet pedig 97 százalékra teljesítik.

A nemes versengésnek máris meg van az eredménye, mert *a munkásvonatok késését sikerült teljesen felszámolni, a személyvonatok késése pedig az utóbbi napokban 6.8 százalékra csökkent.*

A menetirányítók az áruirányítókkal is szorosan összeműködnek és együttesen fokozzák a külszolgálattal való összedolgozást. Ennek eredményeként március 12-én az igazgatóság területén a napi kocsimegrakás 1242 kocsi volt a tervezett 1084 helyett, ami *114.5 százalékos teljesítést* jelent. Ugyanakkor a tervezett 1180 kocsi helyett 1213 kocsit raktak ki az igazgatóság területén, ami 102.8 százalékos teljesítésnek felel meg. *(Sziládi Sándor levelező.)*

A Nyugati Műszaki Kocsihivatal dolgozói a kultúrált utazásért

A kongresszusi verseny során a vasút dolgozóinak egyik legfontosabb célkitűzése, hogy elősegítsék a kulturált utazás feltételeinek megvalósítását. A Nyugati műszaki kocsihivatal dolgozói kongresszusi felajánlásként vállalták, hogy elkészítik egy új, Ch-jelzésű, E-kocsiből átalakított személykocsi mintadarabját. Vállalásukat határidő előtt egy hónappal, március 18-ra teljesítették.



A képeinken látható kocsi átalakításának tervelt Csizmadia Ferenc elvtárs, a Nyugati Műszaki Kocsihivatal főnöke készítette s a dolgozók a kocsi építése közben igen sok hasznos javaslattal járultak hozzá ahhoz, hogy minél kényelmesebbé, korszerűbbé tegyék.



Az új kocsit gőzfűtéssel, villanyvilágitással, poggyásztartókkal, kényelmes ülőhelyekkel szerelték fel. A dolgozók észszerűsítési javaslatainak köszönhető, hogy az átalakítás kevés költséggel járt, mégis az új kocsi a legteljesebb mértékben megfelel a kulturáltabb utazás minden követelményének.

A Vasútpolitikai Főosztály felhívása után

Igazgatóságunk dolgozói érdeklődéssel és örömmel olvasták a „Szocialista vasútért” multheti számában, hogy a Vasútpolitikai Főosztály versenyzászlót adományoz a kongresszusi versenyben legjobb eredményt elérő igazgatóság dolgozóinak. Mint a budapesti igazgatóság munkaügyi osztályának munkamozgalmi főelőadója, aki igazgatóságunk egész területének versenyeredményeit állandóan figyelem és nyilvántartom, különösen örülök a Vasútpolitikai Főosztály által kitűzött jutalomnak, mert meggyőződésem, hogy nagymértékben hozzájárul a kongresszusi verseny lendületének további fokozásához és azt eredményezi, hogy szolgálati helyeink gyorsabban és maradéktalanabbul pótolják a tél okozta lemaradásokat.

A budapesti igazgatóság eddig is eredményesen vett részt az igazgatóságok egymás közötti versenyében, hiszen a legutóbbi értékelés szerint januárban is, februárban is mi nyertük el az első helyet a többi igazgatósággal szemben. Februárban a széntakarékossági versenypontban is elsők lettünk 10.9 százalékos megtakarítással, az átlagos terhelés emelésében pedig a harmadik helyre kerültünk 95.5 százalékos teljesítésünkkel A menetrendszerinti közlekedésben a tehervonatoknál 38.2, a személyszállító vonatoknál 50.8 százalékos teljesitést értünk el.

A Vasútpolitikai Főosztály zászlajáért meginduló nemes vetélkedés folyamán azonban olyan versenypontokban is küzdelem indul, amelyek eddig nem szerepeltek az igazgatóságok egymás közötti versenyének feltételei között. Ezek: a kulturált utazás biztosítása, az állomások és szolgálati helyiségek tisztántartása, a dolgozók kulturális és szociális igényeinek kielégítése. A Vasútpolitikai Főosztály versenyzászlajának elnyerése nagy dicsőséget jelent majd bármelyik igazgatóság dolgozóinak. Arra törekszünk tehát, hogy teljesítményeinket úgy a régi, mint az új versenypontokban fokozzuk és biztosítsuk első helyünket a zászlóért folyó küzdelemben. A Vasútpolitikai Főosztály versenyfelhívása után nyomban lépéseket tettünk, hogy minél eredményesebben versenyezhessünk a zászlóért. A kulturált utazás biztosítása érdekében megtartott értekezleten a főigazgató elvtárs prémiumot tűzött ki a *Keleti*, a *Nyugati* és a *Déli Műszaki Kocsihivatal* dolgozóinak, hogy a közöttük kialakuló verseny elosegítse az igazgatóságok közötti versenyben való eredményes részvételünket. Az állomások és a szolgálati helyiségek tisztántartásáért jelenleg is versenyben áll két állomásunk. *Székesfehérvár* és *Győr*. Ezt a versenyt most igyekszünk kiszélesíteni, esetleg a kiskunfélegyháziak versenyfelhívásához való csatlakozással. Valamennyi osztály szakinstruktorál felhívjuk, hogy ki utazásaik alkalmával az állomások, szolgálati helyiségek tisztaságát és a dolgozók szociális kulturális igényeinek lehető legjobb kielégítését is ellenőrizzék. Igazgatósági épületünk központi versenytábláját a zászlóért folyó verseny szolgalatába állítjuk. Első alkalommal összegyüjtjük raita az osztályok legjobb vállalásait, majd állandóan közöljük a vállalások teljesítését.

Tudjuk, hogy a többi igazgatóságon is folyik azóta a készülődés a zászló elnyerésére. Mi, a budapesti igazgatóság dolgozói álljuk a versenyt és minden erőnkkel arra törekszünk, hogy a mi birtokunkba kerüljön a dicsőséget jelentő lobogó.

Péter Lajos,
a budapesti igazgatóság munkaügyi osztályának dolgozója.

A JELZŐK ORVOSAI

Az ív után feltűnik a jelző. Éles, vörös fény vág a mozdonyvezető szemébe, az kezével a fek foggantyúja után nyúl. A vonat megáll. Az utasok kiváncsian hajolnak ki a kocsik ablakán. *„Nem áll a jelző“* — ezért állt meg a vonat mondogatják. *Bodrogi Ferenc*, Budapest-Keleti pályaudvar 1. számú blokkmesteri szakaszának vezetője is az egyik fülkében utazik. Elmosolyodik, amikor utitársai méltatlankodnak a jelző miatt, türelmetlenül nézegetik órájukat. *Bodrogi Ferenc* jól tudja, hogy a jelző a forgalmi szolgálattevő parancsát közvetíti a mozdonyvezetőnek, óvja, védi a vonatot, az utasok testi épségét.

Bodrogi elvtárs annak a lelkes kis munkáscsapatnak a vezetője, akikre Budapest-Keleti pályaudvar és környékének jelzőit bízták. Ők másznak fel a jelzők árbocára, ha megakad az egyensúly, ha csak félállásba billen a jelző szárnya. Ők vannak készenlétben éjjel és nappal, télen és nyáron, ha valahol baj van a biztosítóberendezésekkel. Tréfásan: a beteg jelzők orvosainak hívják őket. Fehér köpeny helyett olajos zubbonyban, derekukon biztosítókötéllel, másznak fel a jelzők árbocára, 7—8 méter magasságba. Az orvosokra beteg emberek életét bízzák, a szemafor-munkásokra sokezer utas életét, a népvagyon milliós értékeit bízták.



Télen, a dermesztő fagyok idején hónapokon keresztül hősies, önfeláldozó munkát végzett a kis csapat. Nemcsak a gondjaikra bízott jelzőket kell rendben tartani, ők gondoskodnak arról is, hogy a váltók jól működjenek, hogy tökéletes biztonságban haladhasson keresztül a vonat a kitérőkben. Télen egy-egy éjjel 5—6 váltó is befagyott. *Kaló András* szemafor-munkás ifjúmunkás társaival olajos kócot tett a váltó dobjába, égő kóccal olvasztotta a jeget. Volt, amikor két éjszaka és két nap megszakítás nélkül dolgoztak azért, hogy a forgalom egy pillanatra se szenvedjen fennakadást.

Már beköszöntött az enyhe időjárás, de a szemaforosóknak még mindig jéggel kellett megküzdeniök. Egy napon Józsefvárosba hívták őket. Nem tudták állítani a váltót. Megvizsgálták minden alkatrészét, de nem jöttek rá a hibára. A pályamunkások is tanácstalanul állottak. *Kaló András*, társaival felbontotta a vonóvezetékek csatornáját és rögtön rájött, mi a hiba: a drótokra karvastagságú jég telepedett. A nap melege a földön elolvasztotta a havat, a víz befolyt a vonóhuzal csatornába. Éjszaka megfagyott a víz, a jég akadályozta a váltók állítását.

Komoly, felelősségteljes munkát végez Kovács Antal műszerész és Győri István lakatos. Ők vigyáznak a dinamikus váltók motorjainak, érintőinek épségére, ők ügyelnek a BEV vonal fényjelzőire.

Egyszerű emberek ők mindnyájan, akik mindennap munkájukat jól, becsülettel látják el. Olyan emberek akiknek figyelmes, odaadó munkájától függ a vonatforgalom biztonsága. Rajtuk múlik, hogy az utasok tízezrei, az áruk ezertonnái, az élelmiszerek, gyógyszerek és más iparcikkek minden nap rendeltetési helyükre érjenek.

De most, a megenyhült idő sem jelent pihenést számukra. A jelzőket nemcsak a fagy ostromolja, hanem az eső és a napfény is. A növekvő forgalom is fokozottabban veszi igénybe a jelzőket, könnyebben adódhat elő hiba.

Egy újítási herce-hurca következménye a tapolcai fűtőházban

Hogyan lehet egy fűtőházban — amely még csak nincs is a Duna közelében — védekezni az árvíz ellen? — Ez a furcsa kérdés foglalkoztatja már idestova három éve a tapolcai fűtőház vezetőségét és dolgozóit. A fűtőházat nem a Duna vagy a valamivel közelebb fekvő Balaton víztömegei fenyegetik, hanem egy egyszerű artézikút. Ez az artézikút viszont a fűtőház területén van, de ez így helyes is, mert hiszen a kút fedezi a fűtőház vízszükségletét. Nem helyes azonban, hogy a kúthoz épített víztároló medence időnkint kiönt. Annakidején, a medence építésénél elrendelték, hogy biztosító zárat kell felszerelni a kútra, amellyel szabályozni lehet a vízbeömlést a medencébe. A hónapok, az évek multak, a szabályozó zár azonban nem készült el és a tapolcai fűtőházat azóta is nemcsak tavasszal, hanem az év minden szakában „árvízveszély” fenyegeti.

Végre úgylátszott, megszületett a megoldás. *Kiss István* elvtárs, a fűtőház műszaki dolgozója *szabályozó zárat szerkesztett*, amelyet fel is szereltek a bővizű kútra s miután *az újítás közmegelégedésre bevált*, a fűtőház főnöksége *elküldte a szombathelyi igazgatóság újítási bizottságának*.

A bizottságtól, meglehetősen későn meg is érkezett a válasz, amely azonban majdnem annyira lesujtotta a fűtőház dolgozóit, mintha családi otthonukat veszélyeztette volna „árvízveszély”. Az újítási bizottság tömören *elutasította* az újítási javaslatot — amelyről tudjuk, hogy a gyakorlatban bevált — sőt *utasítást adott a szabályozó zár leszerelésére*. Ez meg is történt és nem sokkal később csattanós válaszképpen az újítási bizottság döntésére — *a tartály kiáradt, elöntötte a szemaforanyagraktárt és a szivattyúházat*. A veszprémi pályafenntartási főnökség XVII. pályamesteri szakaszának nyugtája tanuskodik arról, hogy csupán a helyreállítási munkák bérköltsége 281.60 forint volt, viszont arról nincs írás, mennyi volt az „árvízokozta” kár. A szemafor-raktárban ugyanis viz alá kerültek az érzékeny berendezések, a zsákokban péppé ázott a gipsz, a szivattyúházban a Vortingtonszivattyu valósággal tengeralattjárónak látszott.

A sajnálatos „árvizeset” tapasztalatai arra inditották a fűtőház vezetőségét, hogy *megfellebbezze* az igazgatóság újítási bizottságának elutasító végzését. Az újítási bizottság azonban még a szomorú tényektől sem hagyta befolyásolni magát: a javaslatot *újólag elutasította* Gy. 413-196 1952 szám alatt.

Tehát a tapolcai fűtőház már több mint egy éve ismét „árvízveszéllyel” küzd, holott a bevált védekezési eszköz a kezében van. Csak eltiltották a használatától. Dehát akkor legalább adjanak helyette más megfelelő eszközt. Vagy vizsgálják felül: csakugyan olyan használhatatlan-e a kipróbált újítás?

Hogyan teljesítik javítási tervüket a járműjavítók

A járműjavító üzemi vállalatok javítási tervüket március második dekádjában a következőképpen teljesítették:

A gőzmozdony-fővizsgálatok tervét a Szolnoki Járműjavító ÜV darabszámban 118 százalékra, a *Miskolci Járműjavító ÜV* 177 százalékra teljesítette. *A többi járműjavító darabszámteljesitése 100 százalék alatt maradt.*

A *főjavítások tervét* darabszamban a *Landler Jenő Járműjavító* 135, a *Szolnoki Járműjavító* 135, a *Debreceni Járműjavító* 150, a *Szombathelyi Járműjavító* 131 százalékra teljesítette. *Leggyöngébb az Északi Járműjavító eredménye 94 százalékos teljesítéssel.*

A *futójavítások tervet* darabszámban a *Landler Jenő Járműjavító kivételével valamennyi járműjavító 100 százalékon felül teljesítette. A legjobb eredményt a szolnoki üzem érte el 174 százalékos teljesítéssel.*

Az igazgatóságok versenye

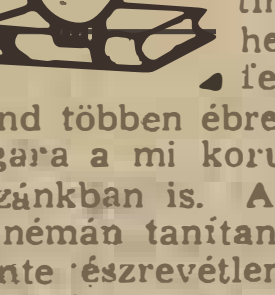
Az igazgatóságok egymásközötti versenyében, amelyben mostmár a Vasútpolitikai Főosztály zászlajáért is küzdenek a dolgozók, februárban a következő sorrend alakult ki:

1. Budapesti igazgatóság 28 pont, 2. Pécsi igazgatóság 31 pont. 3. Miskolci igazgatóság 33 pont. 4. Szombathelyi igazgatóság 34 pont. 5. Szegedi igazgatóság 41 pont. 6. Debreceni igazgatóság 43 pont.

A budapesti igazgatóság, amely már januárban is első helyen végzett, multévi rendszeres 5—6-ik helyéről fokozatosan nyomult fel az első helyre a mult év utolsó negyedében.

„A KÖNYVEK NÉMA TANÍTÓK”

— Könyvtári sétán —



„A könyvek néma tanítók“ — állapították meg a régi latinok. Ma is helytálló ez a felismerés és mind többen ébrednek rá igazságára a mi korunkban, a mi hazánkban is. A könyvek ma is némán tanítanak, csendben, szinte észrevétlenül, de annál eredményesebben formázzák a tömegeket, amelyek a múltban el voltak zárva ettől a tanítástól.

Ez jut az eszünkbe, amikor a *Szolnoki Járműjavító ÜV* kultúrotthonának *„vörös termében“* a könyvtári órára gyülekezőket nézzük. Amint vége a műszaknak, mind sűrűbben nyílik az ajtó, a könyvtáros, *Cseh* Gyuláné elvtársnő alig győzi a könyvet cserélni.

Nemrégen örvend ilyen forgalomnak a Szolnoki Járműjavító könyvtára. Alig egy éve 80—100 rendszeres olvasója volt csupán. A könyvtárosok sűrűn váltogatták egymást, társadalmi munkában végezték feladatukat s bizony legtöbbször tessék-lássék módon. Nem tartották meg rendszeresen a heti két könyvtári órát, az olvasók gyakran zárt ajtókra találtak és elszoktak a könyvtár igénybevételéről. Az elmúlt év elején javult a helyzet, a fordulat azonban áprilisban következett be, amikor Cseh Gyuláné kapott megbízást a konyvtár vezetésére. Ujonc volt a „szakmában”, de kedvvel, lelkesedéssel fogott munkához. A könyvtári órakat rendszeresen megtartotta, valamennyi könyvet átnézte, hogy megismerje „anyagát“, maga is lázasan kezdett olvasni, hogy tájékozott legyen, értsen a könyvekhez. Férje, aki a reszelővágóműhely dolgozója s mint régi munkásmozgalmi ember, mindig feladatának tekintette az önképzést, olvasottságával, ismereteivel segítette őt. Méginkább javult a helyzet az idén februárban, amikor Cseh elvtársnőt függetlenitették könyvtárosi posztján és most már naponta délután fél négytől este kilencig áll az olvasók rendelkezésére s vezeti a klubnak berendezett vörös termet is, ahol sakkoznak, dominóznak, más társasjátékokkal szórakoznak, folyóiratokat olvasnak a dolgozók.

Cseh elvtársnő tudja, hogy *a jó könyvtáros népnevelő is.* Fáradhatatlanul agitálja a dolgozókat az olvasásra. Sikerült is elérnie, hogy *a könyvtárnak, amelyet tavaly áprilisban 198 olvasóval vett át, ma már 618 állandó kölcsönzője van a 2980 darab könyvhöz.* Míg azelőtt havonta átlag 400 könyvet kölcsönöztek ki, most 900—1000 darabot.

A fejlődés tovább tart, a múlt héten is hat olvasót szervezett be Cseh elvtársnő. Ilyen szaporulat mellett azonban *ma már kevés a 2980 darab könyv.* Erről panaszkodnak V. *Kovács* Jánosné, a VIII. osztály belsős művezetője, *Bozsó* István a VII b. osztály dolgozója, *Kiss* András esztergályos, *Kelemen* Dezső villanyszerelő, *Horváth* Dezsőné lakatos, *Székelyhídi* István kazánkovács, akik a könyvtár legszorgalmasabb látogatói közé tartoznak és mint mondják, már *„mindent kiolvastak“*. Szeretnék, ha néhány száz új kötettel gyarapodna a könyvállomány. Főleg régi és új magyar írók könyveit reklamálják, több Jókait, Mikszáthot, Gárdonyit, Móriczot, Veres Pétert, Illés Bélát, Gergely Sándort akarnak, hogy egy-egy könyvre ne kelljen hetekig várni. Készülnek is rá nagyon, hogy a könyvtár fejlesztését bevétetik a kollektív szerződésbe és elvárják, hogy az üzem igazgatósága megértéssel kezeli ezt a kérésüket: gondoskodik a könyvállomány gyarapításáról.

Tassi elvtárs kultúrigazgató és *Ács* István elvtárs kultúrnevelési felelős szintén szívügyüknek tekintik a könyvtár dolgát. A tervük az, hogy épületátalakítással külön helyiséghez juttatják a könyvtárt s függetlenítik a vörös teremtől, amelyet gyakran használnak értekezletek tartására is s ilyenkor a könyvosztás zavarja a tanácskozást, a tanácskozás a könyvosztást. Ezt az elkülönítést még ebben az esztendőben végre akarják hajtani, hogy a könyvtár még eredményesebben tölthesse be fontos kulturális hivatását az üzem dolgozói között.

AKIK ÉLENJÁRNAK A KONGRESSZUSI VERSENYBEN



Békés István, a Kelenföldi-pálya udvar rendelkező forgalmi szolgálattevője elegytovábbítási tervét 205 százalékra, a kocsitartózkodást a vállalt 108 százalékról 114, az átlagterhelést pedig a vállalt 103 százalékról 105 százalékra teljesítette.



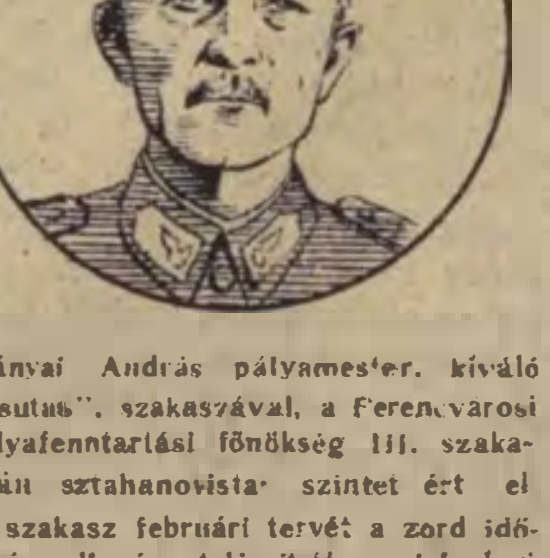
Fodor Imre, a Hatvan Kató fűtőház mozdonyvezetője a kongresszusi versenyben a kiszabáshoz viszonyítva 112 százalékos szénmegtakarítást ért el, mozdonyával eddig 30.000 kilométert tett meg a „Mosás ól-mosásig” mozgalomban s javítási költségét 30 százalékra csökkentette.



Kardos József, Miskolc rendezőpályaudvar rendelkező forgalmi szolgálattevője a tehervonatok átlagos terhelési tervét 184 százalékra, menetrendszerinti indítását pedig 100 százalékra teljesítette a kongresszusi verseny eddigi szakaszában.



Farkas József, a Kelenföldi-pályaudvar gépkísérője a gyorstehervonatok tartózkodási idejének csökkentését 108 százalékra vállalta, eddig 125 százalékot ért el. Vállalta továbbá, hogy a villanymozdonyok fordítási ideiét 20 percre csökkenti, jó szervezőmunkával elérte, hogy jelenleg 16 perc a fordítási idő.



Bányai András pályamester, kiváló vasutas", szakaszával, a Ferencvárosi pályafenntartási főnökség III. szakaszán sztahanovista szintet ért el. A szakasz februári tervét a zord időjárás ellenére teljesítette s jelenlegi teljesítménye átlagosan 108 százalék.



Bodoni Lajos kocsimester, Budapest-Kelenföldi-pályaudvar, jó szervezőmunkával 112 százalékra csökkentette a kocsitartózkodási időt, a gyorstehervonatok tartózkodási idejének csökkentésében pedig a vállalt 108 százalék helyett 125 százalékot ért el.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin-út 84. sz. — Telefon: 228—895, 425—517, 425—337. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 ÁPRILIS 3.



Az Északi Járműjavító ÜV mozdonyosztályának dolgozói a kongresszus tiszteletére vállalták a 424.123. számú mozdony terven felül főjavítását. Az üzem dolgozói jóval a vállalt határidő előtt, április 1-én átadták a mozdonyt a Keleti fűtőház dolgozóinak. Képünk az átadási ünnepségről készült.

(Kovács G. felv.)

KILENC ESZTENDEJE...

Kilenc esztendővel ezelőtt kezdődött Magyarország új történelme. Kilenc esztendeje annak, hogy a diadalmas Szovjet Hadsereg kiűzte hazánk földjéről a fasiszta elnyomókat, megmentette országunkat és népünket a teljes pusztulástól. Népünk soha el nem múló gyűlölettel gondol az egykori kapitalista urakra, akiknek királykodása idején városainkban és falvainkban uralkodott a nyomor. A munkáslakásokban állandó volt az éhség, gyermekek tízezrei pusztultak a népbetegségektől, a kenyértelenségtől. Az ország urai vásárra vitték hazánk függetlenségét, fiaink életét, nyakunkra ültették Horthyt, Szálasit és Weesenwayert, majdnem sirba rántották egész országunkat. A Szovjet Hadsereg győzelme vetett véget 25 éves dáridójuknak. Népünk soha el nem múló hálával gondol ezért a nagy Szovjetunióra, amelynek hős fiai vérük hullatásával váltották meg hazánk szabadságát, valamennyiünk életét.

Kilenc esztendeje kezdődött Magyarország új történelme. Olyan kilenc esztendő volt ez, amely szebb, szabadabb életet hozott minden egyes magyar falu és város, minden magyar vasutas számára. Bizony nehéz a magyar dolgozók mai élete mellett elképzelni a felszabadulás előttl életünket. Nehéz egy magyar falu, üzem, vagy akár a vasút mai élete mellé elképzelni a felszabadulás előtti falut, üzemet, vasutat. A gépesítés nemcsak a gyárak és falvak dolgozóinak munkáját könnyítette meg, hanem a vasutasokét is. Miskolcon és Ferencvárosban a saruzók nehéz munkáját már hidraulikus vágányfék végzi, a rakodásban motoros targoncák segítik a vasutasok munkáját szerte az országban, de lehetne hosszasan sorolni a példákat. Hol van már az az idő, amikor a vasutasok feje fölött állandóan ott lebegett az elbocsátás, a munkanélküliség réme? Ma a vasutasok népi demokráciánk megbecsült dolgozói, akiknek sorai közül sztahanovisták, Kossuth-díjasok, kormánykitüntetettek százai kerültek ki. A mi gyermekeink már nem ismerik a nélkülözést, az éhséget, napfényes kertekben nőnek fel, bölcsődékben, óvodákban vigyáznak reájuk, nevelik őket. Hol van már a Horthy-Magyarország, amelyben minden hatalom a gyárosok, a földesurak, a bankok és kulákok, a jegyzők és szolgabírók basáskodását hirdette?

Minden ilyen számvetés, amely a multat összehasonlítja a mai életünkkel, szörnyű vádlója az egykori elnyomóknak, az egész kapitalista rendszernek. Kilenc esztendő számvetése büszke bizonyítvány arról, mit tudott alkotni a párt vezetésével a magyar dolgozó nép néhány év alatt, s egyben büszke bizonyítvány a népi demokratikus rend, a szocializmus csodálatos teremtő erejéről. Lehetne végtelenségig folytatni a számvetést, az összehasonlítást mult és jelen között, tőkésrendszer és népi demokratikus rendszer között. Amerre nézünk az országban, minden föld, minden traktor, minden üdülő, minden kórház új, szabad életünket hirdeti. Ezt zúgják a ringó búzatáblák, ezt danolják messzehangzóan a vonatsípok, ezt hirdetik egyetemeink és főiskoláink. Minden ebben az országban a felszabadulás nagy művét dicsőíti.

Dolgozó népünk hatalmasat alkotott kilenc év alatt. De nem egyedül alkotott. Azért tudott ilyen eredményeket elérni, mert az első pillanattól kezdve állandóan segítette, erősítette, védte őt a szabadság szülőhazájának, a Szovjetuniónak népe.

A Szovjetunió nélkül nem lenne Sztálinváros és Komló, nem lennének új életű városaink és falvaink. A Szovjetunió nélkül nem lenne szabad Magyarország. A Szovjetunió nélkül nem lenne béke és boldogság hazánkban — hiszen elsősorban a Szovjetunió ereje és békeakarata szab gátat az imperialisták támadó terveinek. A Szovjetunió nélkül nem tudtuk volna megvédeni hazánk szabadságát; a Szovjetunióval együtt — legyőzhetetlenek lettünk.

Kilenc esztendős munkánk, kormányprogrammunk, amit alkottunk eddig és alkotni tervezünk, a mi békeakaratunk és békevágyunk bizonyitéka. Ezekben a napokban friss lendülettel folyik egész országunkban a kongresszusi munkaverseny. A kongresszusi versennyel népünk a felszabadulást, dicső pártunkat köszönti. Ezért múlja minden eddigi verseny lendületét felül a kongresszusi verseny. Alberti Gyula, a Munka Éremrend aranyfokozatával kitüntetett sztahanovista esztergályos írta levelében: „... Felszabadulásunk kilencedik évfordulójának közeledtével az ország valamennyi abroncsesztergályosához fordulok és versenyre hívom őket. Javaslom, hogy kongresszusi verseny keretein belül indítsunk „felszabadulási műszakot". Vállalom, hogy a „felszabadulási műszakban" 180 százalékos átlageredményt érek el... A „felszabadulási műszakkal" kifejezzük hálánkat a Szovjetunió iránt és hozzájárul a műszak ahhoz is, hogy még nagyobb eredmények szülessenek a kongresszusi versenyben." De nemcsak Alberti elvtárs, hanem a vasút minden dolgozója ezekben a napokban munkája legjavával harcol a kormányprogramm sikeréért, a zord időjárás miatt feltorlódott árumennyiség elszállításáért, az iparcikkeknek, vetőmagvaknak gyorsan a falura szállításáért, az elegymozgás meggyorsitásáért, a kocsiforduló rövidítéséért, a menetrend vastörvényének betartásáért. Az elért eredmények arról tanuskodnak, hogy vasutasaink lelkesen követik a párt szavát, odaadó munkával fejlesztik tovább eredményeinket, küzdenek kormányprogrammunk győzelméért.

Szabad életünk tizedik évébe lépünk. Ezt az évet népünk még szilárdabbá kovácsolt egységben nagy vezetőjével, a Magyar Dolgozók Pártjával kezdi meg. A párt és a nép egysége, összeforrottsága, a nép hűsége és bizalma a párt iránt: minden eredményünk hatalmas erőforrása. Új, nagyszerű feladatainkra ezért úgy készülünk fel, hogy továbbfejlesztjük népünk egységét, tovább mélyitjük szeretetét és bizalmát pártunk és felszabadítónk, a nagy Szovjetunió iránt.

A kereskedelmi szolgálat néhány időszerű kérdése

Írta: Vermesy Sándor, a Vasúti Főosztály kereskedelmi szakosztályának vezetője



A szokatlanul zord időjárás a téli hónapokban a vasúti szállításokra is erősen rányomta a bélyegét. A vasúti forgalom nagyon lelassult és így a szállítási tervekbe felvett árumennyiségeket csak csökkentett mérvben, a kívántnál lassúbb ütemben tudtuk elszállítani.

A mezőgazdaság, a bányászat, az ipar és a kereskedelem sokezer tonna árut kíván elszállítani, hogy azt a felhasználó és fogyasztó helyeken a dolgozó nép rendelkezésére bocsáthassa.

A második negyedévi fuvarozási tervekben elénk tárulnak a feladatok, melyeknek teljesítését tőlünk, vasutas dolgozóktól várja állandóan fejlődő népgazdaságunk.

A megnövekedett feladatokat a fuvarozási tervek pontos és reális elkészítésével, a megbízható ötnapos kocsiigénylések tervszerű kielégítésével tudjuk csak biztosítani. Ez viszont a fuvaroztató felek és a vasutas dolgozók legharmonikusabb együttműködését követeli meg. A kereskedelmi szolgálat az árufuvarozás egységes technológiai folyamatába már az árufelvétel előtt bekapcsolódik szervező- és tervezőmunkájával. Elsősorban tehát ezt a munkafolyamatot kell hatékonyabbá tennünk. Bár ez elsősorban a fuvarozási tervszervezet dolgozóinak feladata, de ezen túlmenően feladata ez a kereskedelmi szolgálat minden egyes dolgozójának is. Nem szabad tehát megelégedni, hogy az érdekelt szállítók a havi fuvarozási tervekhez a tervadatbejelentéseket, továbbá az ötnapos kocsiigényléseket gépiesen készítsék el és irreális adatok alapján nyujtsák be az állomásokon, hanem a kereskedelmi szolgálatnak fel kell kutatni az elmaradt szállításokat, meg kell tárgyalni a fuvaroztató felekkel a lemaradt szállítások fuvarozását, a szállítások fokozásának lehetőségeit és el kell érni, hogy az elmaradt szállítások pótlása és a fokozott szállítások ellenére is mindezek a szállítások tervszerűen legyenek lebonyolíthatók.

Az árufuvarozás fejlesztésével és az új módszerek bevezetésével a nehézipar fejlesztése érdekében szükséges nagyobb tömegű, kocsirakományú áruk zavartalan fuvarozását segítettük elő. Ezért a fejlesztés elsősorban a kocsirakományú áruk fuvarozását helyezte előtérbe, s minden erőfeszítés arra irányult, hogy a kocsirakományú forgalom zavartalan lebonyolítása biztosítható legyen. Bár a darabárufuvarozás meggyorsítása és fejlesztése érdekében számos rendelkezés látott napvilágot, például az úgynevezett „*C*"- és „*D*"-vonatok beállítása, stb., mégis a kocsirakományú fuvarozás fejlesztése mellett a darabáruforgalom fejlesztése bizonyos fokig háttérbe szorult, elhanyagolt területté vált. A darabárufuvarozás tekintetében tehát árufuvarozási rendszerünk fejlesztése nem mondható kielégítőnek.

A darabáruforgalom a folyó évben csak tovább fog emelkedni tekintettel arra, hogy pártunk és kormányzatunk gazdaságpolitikája az eddiginél nagyobb mértékben teszi lehetővé a fogyasztási cikkek forgalmát, különösen pedig a mezőgazdasági cikkek értékesítését és vásárlását.

A raktárkapacitás terén mutatkozó szűk keresztmetszet akadályozza a helyesen rakott darabárus kocsik indítását. Ennek következtében egyrészt az árudarabok sérülését okozzák, másrészt pedig a fuvarozási idő tetemes növekedését idézik elő. A raktárkapacitás terén mutatkozó szűk keresztmetszetet helyes szervezési intézkedésekkel úgy lehet felszámolni, hogy az árukat berakások előtt megfelelően csoportosítják.

A darabáruk kezelésénél dolgozóink egy része nem érzi azt a felelősséget, amelyet a közösségi vagyon megóvása érdekében tanúsítani kell és így ennek következményeként darabáruforgalmunkban eddig nem tapasztalt gondatlanság, kíméletlenség és lelkiismeretlenség mutatkozik az árukezelés területén. Elegendő kocsi áll rendelkezésünkre ahhoz, hogy az állomások mindenkor az előírásszerű darabárus kocsikat indítsák.

Dolgozóink ma is elsősorban azt a célt tartják szem előtt, hogy jól kihasznált darabárus kocsikat indítsanak, még ha azt helytelenül is rakták meg. Az így indított darabárus kocsikkal különösen megnehezítik az átrakó állomások munkáját. Igen gyakran az átrakókocsikban olyan nagymennyiségű, egy állomásra rendelt darabárut továbbítanak, amely árumennyiséggel külön *állomási kocsit* is lehetett volna indítani. Például *Budapest-Nyugati* pályaudvar március 17-én, a 228143 számú Békéscsaba rendeltetésű átrakókocsiban 3430 kiló Mezőhegyes rendeltetésű vaslemezt továbbított, jóllehet a mezőhegyesi áruval külön állomási kocsit is indíthatott volna. Ennek következtében ezt az árumennyiséget Békéscsabán *átkezelték,* ami az állomás munkáját nagy mértékben megnehezítette.

Gyakran megtörténik, hogy a gyorsdarabárus „*C*" és a teherdarabárus „*D*" vonatokat megkésleltetik, mert az állomásokon a berakandó darabáruküldeményeket nem készítik elő, a be- és kirakodásokról az állomások és a vonatkísérő személyzet egymást kölcsönösen nem tájékoztatják.

Emelkedő darabáruforgalmunk zavartalanul tehát csak az esetben bonyolítható le, ha az állomások a fuvaroztató felekkel a legszorosabb kapcsolatot tartják fenn és felkészülnek a fuvarozásra feladott küldemények előírásszerű továbbítására, ha a feladásnál, árukezelésnél és a küldemények berakásánál az előírásokat betartják, ha az elfuvarozásra kerülő küldemények részére a szükséges mennyiségű darabárus kocsit kellő időben igénylik, ha a kocsik beállítását, kihúzását, általában a kocsik cseréit sürgetik és ha a kocsikat mindenkor a szabályoknak megfelelően rakják meg.

E szempontok azonban nemcsak a kereskedelmi szolgálat dolgozóira vonatkoznak. A kereskedelmi szolgálat mindezeket csak akkor tudja megvalósítani, ha az árufuvarozás munkafolyamatában a forgalmi és vontatási szolgálat dolgozói is segítségére sietnek. Éppen ezért feltétlenül szükség van a kereskedelmi és különösen a forgalmi szolgálat dolgozói között a legszorosabb együttműködés megteremtésére, illetve fenntartására. Azokon az állomásokon, ahol a jóviszony a két testvér szakszolgálati ágnál meg van, ott mind a darabáru, mind a kocsirakományú áruk beállításánál, illetve kihúzásánál hibák, mulasztások nem fordulnak elő.

A kereskedelmi és forgalmi szolgálat dolgozói a fentieket állandóan tartsák szem előtt és jól véssék emlékezetükbe, különös tekintettel a már megindult zöldségforgalom lebonyolítására. Öntudatos, jó munkájukkal igyekezzenek a darabárufuvarozás terén jelentkező hiányosságokat saját vonalukon megszüntetni, hogy a darabáruküldemények fuvarozásával kapcsolatban népgazdaságunkat semmiféle károsodás ne érhesse.

A kocsirakományú küldemények fuvarozásával összefüggő legfőbb hiba, hogy az állomások és igazgatóságok kereskedelmi dolgozói a kiadott be- és kirakási tervek teljesítésére nem törekednek. Ezeket a tervszámokat túlzottaknak tartják annak ellenére, hogy a be- és kirakási tervszámokat mindenkor a szállítók havi fuvarozási tervei alapján állapítjuk meg. Ennek következménye, hogy gyakran — bár a kocsiigényléseket az állomások teljes egészében kielégítik — mégis a havi tervtől elmaradnak. A be- és kirakási tervek nem teljesítése azután lényegesen hozzájárul ahhoz, hogy a hét végén kocsihiánnyal kell küzdeni.

Nem szorgalmazzák az állomásokon a kereskedelmi szolgálat dolgozói az üres kocsik beállítását, a továbbításra váró rakott kocsik kihúzását és továbbítását, a leadási kocsik rakterülethez történő állítását, illetve kirakásuk után kihúzását és továbbítását, a berakásokat a 24 órás vonatforgalmi tervhez helytelenül jelentik be, s ennek következtében a vonatoktól visszamaradnak a továbbítandó áruk.

A kereskedelmi szolgálat dolgozóinak pedig a be- és kirakások területén munkájukat feltétlenül meg kell javítaniok, hisz pártunk és kormányunk új programmja következtében, a fokozott lakásépítéshez a szükséges építkezési anyagokat gyorsan és akadálytalanul kell elszállítani. Az építkezési anyagok gyors rakodásának elvégzéséhez az állomásokon megfelelő rakodóterületet kell biztosítani.

A be- és kirakodások gyors elvégzése érdekében gondoskodni kell a kocsik előjelentésének és az ezt követő értesítésnek sokkal jobb, megbízhatóbb, pontosabb megszervezéséről és ellátásáról. Ezzel nemcsak a felek segítségére sietünk, hanem elősegítjük a kocsifordulóidő megrövidítését is. E területen a munka még igen hiányos és elégtelen.

Meg kell szervezni a küldemények kirakását is, és szükség esetén kényszerkirakást kell végezni.

A kirakások végrehajtásánál azonban a legnagyobb körültekintéssel kell eljárni. Semmi körülmények között sem tűrhető, hogy tégla, cserép, betongyűrű és egyéb törékeny anyagok, gondatlan kirakás következtében eltörjenek, hasznavehetetlenné váljanak a népgazdaság számára.

A fokozódó rakodások nagyobb lehetőséget nyujtanak az áruk irányvonattal történő továbbítására, amire múlhatatlanul szükség is van. Különösen szorgalmazni kell az irányvonatoknak rakodással és lépcsős rakodással való képzését, mert ez lehetővé teszi a rendezőpályaudvarok mentesítését és ezzel a kocsifordulóidő nagymérvű csökkentését.

A rakodásokat úgy kell megszervezni, hogy a berakott kocsikat minden különösebb tolatás nélkül a forgalmi szolgálat vonattá állíthassa össze és az így képzett vonatokat a lehető legtávolabb fekvő rendeltetési állomásig közlekedtessék. Azokra a rendeltetési állomásokra, ahova nagyobb mennyiségű kő, kavics stb. kerül elfuvarozásra, elsősorban célirányvonatokat kell szervezni és összeállítani.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói az elmúlt idő alatt számtalan esetben bebizonyították, hogy feladataikat meg tudják oldani. Most ismét rajtuk van a sor. Pártunk és kormányzatunk elvárja tőlünk, hogy a soron következő feladatokat is ugyanazzal a lendülettel és munkakészséggel oldjuk meg, miként a multban megtettük és az elmaradt szállításokat pótoljuk. Erre meg is van az alkalom, hisz a kongresszusi verseny folyamán máris eredmények születtek dolgozóink jó munkája nyomán.

Előre tehát a kongresszusi verseny sikeréért!

Épülnek az új lakások



A kormányprogramm nyomán sokezer új lakás épül a dolgozók számára. Képünk a győri lakásépítkezések egyikét mutatja be. Berkes László jegyvizsgáló boldogan mutatja vasutas társának, hogy ebben a most épülő lakóházban fog ő is lakni 30 más vasutassal együtt.

(Ferkis Emil felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A szegedi igazgatóságon a pártcsoportok megvitatták a módosított szervezeti szabályzat tervezetét

A szegedi MÁV igazgatóság dolgozói a napokban pártcsoportértekezleteken vitatták meg az MDP módosított szervezeti szabályzatának tervezetét. A vita során az elvtársak összehasonlításokat tettek a meglévő és a módosított szervezeti szabályzat között, majd elmondták észrevételeiket és javaslataikat a szervezeti szabályzat tervezetével kapcsolatban. A III-as alapszervezetnél a tagjelöltek kötelességeivel és jogaival összefüggésben a következő kérdések vetődtek fel: a tagjelöltek jogai azonosak a tagokéval, kivéve azt; hogy nem választhatók és nem szavazhatnak. Éppen ezért nem tartják helyesnek azt a fogalmazást, hogy *„a tagjelöltség célja, hogy a tagjelölt megismerkedjék a párt célkitűzésével...”* A tagjelöltnek — véleményük szerint — ismernie kell a párt célkitűzéseit és politikáját, mert máskülönben érdemlegesen nem is tud résztvenni a párttagság tanácskozásán.

Szügyi Mihály elvtárs az új párttagok felvételével kapcsolatban a következő módosítást javasolta: amikor a taggyűlés új párttagok felvételéről határoz és ezt a felsőbb pártszerv elé terjesztik jóváhagyás végett, nem helyes a szervezeti szabályzat fogalmazása, mely így szól: *„...illetve, a Központi Vezetőség által erre felhatalmazott üzemi pártbizottság hagyja jóvá.”* Ez így félreérthető, mert úgy tűnik, mintha a felső pártszervnek kötelessége lenne a taggyűlés javaslatát elfogadnia. A következő megfogalmazás lenne helyesebb: *„a határozatot a felsőbb pártbizottság vizsgálja felül és érdemi vita után döntse el a párttag felvételét.”* Nem tartják helyesnek a III-as alapszerv párttagjai azt sem, hogy ha valakit kizárnak a pártból, *annak tagkönyvét nem vonják be,* amíg a felsőbb pártszerv jóvá nem hagyja a kizárást. Ez azt eredményezheti, hogy

a kizárt tag visszaélhet a tagkönyvével

azalatt az idő alatt, míg a felsőbb pártszerv az ügyét tárgyalja és a döntés eljut az alapszervezetig.

A szervezeti szabályzat tervezete foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy a párttagnak joga van bírálni a pártszervezet munkáját. Ugyanakkor ez másik helyen is megtalálható mely szerint a párttagnak kötelessége bírálni. Kérik az elvtársak, hogy a szervezeti szabályzat tisztázza,

a párttagnak joga-e, vagy kötelessége a bírálat és ez egy helyen legyen tisztázva a szervezeti szabályzatban.

Az igazgatóság II. alapszervezetének kommunistái is csoportosan vitatták meg a szervezeti szabályzat tervezetét.

Aradi József elvtárs a tagdíjfizetéssel kapcsolatban javasolta, hogy a szervezeti szabályzat tisztázza, hogy meghatározott összegen kívül

jogában áll-e a tagnak felülfizetéseket eszközölni

ezzel is kifejezve, hogy fokozottabb mértékben támogatja anyagilag is pártunkat. Ezt a kérdést több más elvtárs is felvetette.

Dr. Simon Ákos elvtárs a tagdíjfizetéssel kapcsolatban javasolja, hogy a szervezeti szabályzat a fizetéshez viszonyított százalék alapján határozza meg a tagdíjfizetés mérvét.

Több elvtárs foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy a tagfelvételnél az ajánlónak csupán egyévi párttagsággal kell rendelkezni. A meglévő szervezeti szabályzat két évet ír elő. Az elvtársak ezt helyesebbnek tartják, mert a tapasztaltabb, hosszabb párttagsággal rendelkező elvtársak helyesebben tudják megítélni, hogy kit javasoljanak a pártba.

Láng József elvtárs azt kéri, hogy a szervezeti szabályzat világosabban fogalmazza meg a 7. pontot, amely kimondja, hogy *„új párttagot általában csakis a tagjelöltek soraiból lehet felvenni”.* Nem világos, hogy lehet-e párttag olyan személy, aki nem volt tagjelölt és ha lehet, akkor ehhez milyen feltételek szükségesek. Ugyanakkor javasolta azt is, hogy az új szervezeti szabályzat foglalkozzon azzal: *akit a pártból nem mint ellenséget zártak ki, lehet-e visszavenni a pártba és ennek mik a feltételei.*

Sziládi Sándor tudósító

A módosított szervezeti szabályzat tervezetéhez

A politikai osztályok munkáját demokratikusan választott területi pártbizottságok végezzék

A módosított szervezeti szabályzat tervezete 40. pontja foglalkozik a Vasútpolitikai Főosztály működésével. A tervezet szerint a Központi Vezetőség utasítása alapján működik, vezető munkatársait ugyancsak a Központi Vezetőség nevezi ki. Figyelembevéve az eddigi gyakorlatot és a tervezet szövegét, az alábbi gondolatok vetődtek fel bennem a demokratikus centralizmus elvét illetően:

1. A Vasútpolitikai Főosztály a Központi Vezetőség egy osztálya jogával rendelkezik s a Központi Vezetőség utasítása szerint a politikai osztályok munkáját, a politikai osztályok pedig a demokratikusan megválasztott pártszervezetek munkáját irányítják. A politikai osztályok a párt vezető szervei a vasúton, amelyeknek munkájában a tervezett szöveg 11/b. pontja értelmében „érvényesülnie kell a pártvezetés legfőbb lenini elvének, a kollektív vezetésnek”. Ennek az elvnek a politikai osztályok vezetése nem felel meg: egyéni vezetés van.

2. A Vasútpolitikai Főosztály és az alárendelt politikai osztályok nem választott szervek. A politikai osztályok részéről a választott pártszervezetek felé most az irányítás az egyéni vezetés utasítása. Véleményem szerint ez kifogásolható, mert egyrészt nem választott szerv utasít választott szervezeteket, másrészt az utasítás egyéni, amelyből az következhet, hogy nem mindig jó és a személyi kultusz is kifejlődhet.

3. Végül a tervezett szöveg 11/c. pontja értelmében „a vezető szervek kötelesek a pártszervezetek előtt rendszeresen beszámolni tevékenységükről” és a 26. pont értelmében az adott terület pártszervezeteinek felsőbb szerve a pártértekezlet, amelyen meghallgatják a pártbizottság és a reviziós bizottság beszámolóját. A pártértekezletet az illetékes pártbizottság évenként egyszer összehívja. Jelenleg a vasút területén a pártszervezetek felsőbb szerve az igazgatóságonként évenként összehívott pártértekezlet, amely azonban csak héttagú pártbizottságot választott a pártfegyelmi ügyek intézésére. Valamint felsőbb szervek a kinevezett politikai osztályok. Két pártértekezlet közötti időben a héttagú pártbizottság munkáját nem ellenőrizte pártválasztmány, mert ilyen nem volt, de a politikai osztályok munkája sem volt ellenőrizve a vasút területén választott pártszerv által. Véleményem szerint a felsőbb pártszerv beszámoltatási kötelezettsége nincs megvalósítva a vasútnál.

A módosított szervezeti szabályzat helyes elveiből kiindulva a fentiek alapján és a demokratikus centralizmus fokozottabb megvalósítását figyelemmel kísérve a következő módosítást javaslom: A 40. pontban a második mondat után a következő szöveget iktassák be.

„A vasútnál — igazgatóságonként — a pártszervezetek felsőbb szerve a területi pártértekezlet, amelyet a területi pártbizottság évenként egyszer összehív. A pártértekezlet meghallgatja a területi pártbizottság beszámolóját és megválasztja a területi pártbizottságot.”

Javaslatom szerint megmaradna a Vasútpolitikai Főosztály, mint a Központi Vezetőség vasúti osztálya, amely irányítaná a Központi Vezetőség utasítása szerint a politikai osztályok helyét elfoglaló területi pártbizottságokat, amelyek a pártszervezet irányítását végeznék és apparátusát a politikai osztályok mostani munkatársai képeznék.

A módosított szervezeti szabályzat 35. pontjával kapcsolatban nem tűnik ki, hogy az összevont párttaggyűlésen milyen időközben kell 5—11 tagú pártvezetőséget választani. Továbbá ugyanezen ponton belül kevésnek tartom az évenkénti egyszeri beszámolást. A gyakorlat megmutatta, hogy a párttagság részére sűrűbben kell beszámolni, mert az erősíti a párttagság és a pártvezetőség közötti kapcsolatot és a párttagok érdekeltebbek lesznek a pártmunka végzésében. A fentiek alapján következő módosítást javaslom. A 35. pont harmadik sorától a következő lenne a szöveg:

„...működik, évenkint egyszer összevont pártaggyűlésen 5—11 agú pártvezetőséget választanak. A pártvezetőség köteles félévenként egyszer beszámolni az összevont pártaggyűlésnek.”

Tőzsér Ernő
Vasúti Főosztály, MDP-tag

Azokról, akik nem végeznek pártmunkát...

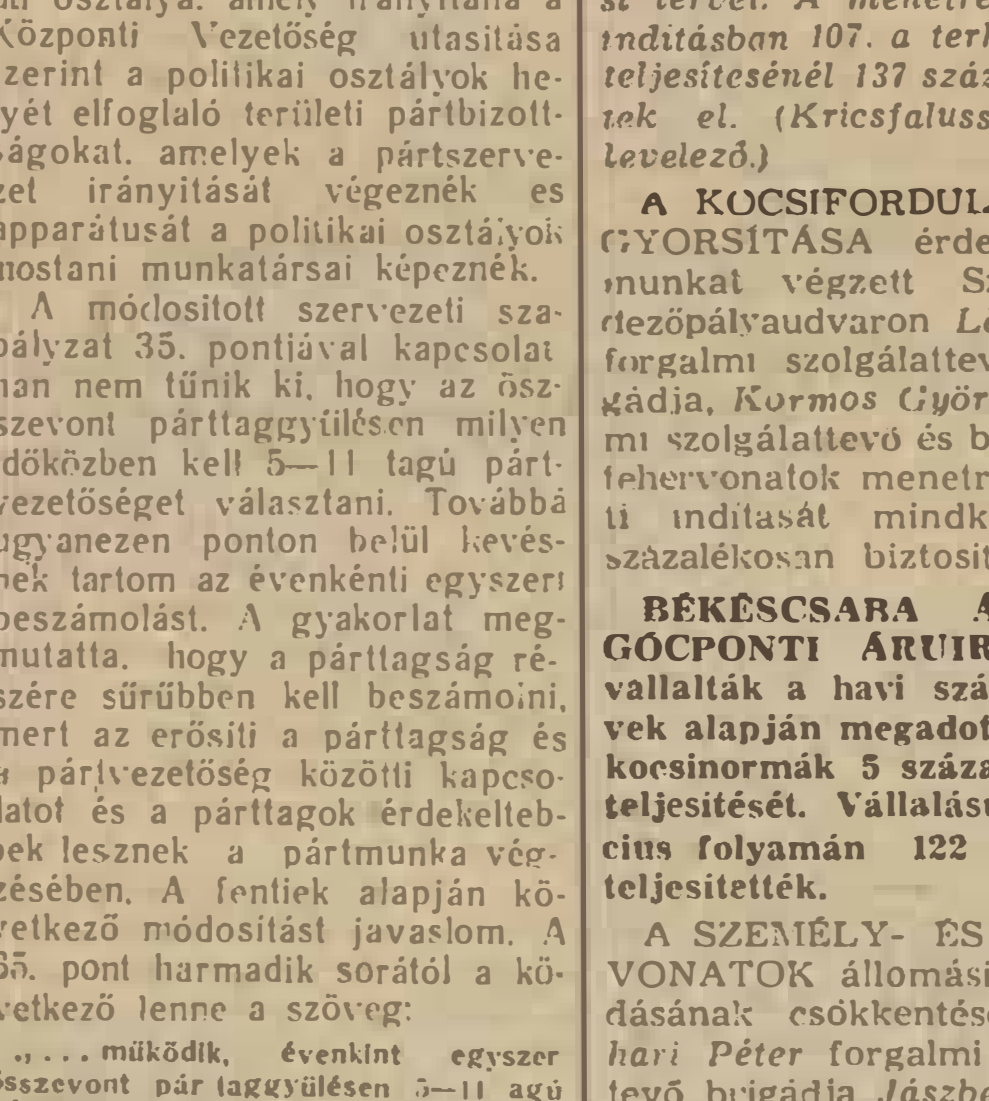
A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége elénk terjesztette a módosított szervezeti szabályzat tervezetét. A tervezet hűen tükrözi vissza azt a fejlődést, melyet pártunk a II. kongresszus óta megtett. Ez a módosítás megfelel a jelenlegi s az elkövetkezendő néhány év fejlődési követelményeinek. Pontosabban határozza meg a párt szervezeteinek, valamint a párttagoknak, illetve tagjelölteknek jogait és kötelességeit. Ez a tervezet lehetőséget nyújt arra, hogy jobban tudják aktivizálni pártunk tagjait.

A pártszervezeteknél még sok a tennivaló a párttagok aktivizálásánál. Nagyon sok még az úgynevezett *„könyves párttag”*, aki meggyőző munka ellenére sem akar semmiféle pártmunkát végezni. Éppen ezért helyes volna, ha a szervezeti szabályzatba felvennénk egy ilyen pontot: *„Azokat a párttagokat, akik a meggyőző felvilágosító munka ellenére sem hajlandók huzamosabb ideig semmiféle pártmunkát végezni pártrendezvényekre nem járnak, az alapszervezet taggyűlésen zárja ki a párttagság soraiból.”*

Az a véleményem, hogy egy ilyen pont a szervezeti szabályzatban nagy mértékben meg tudná javítani a párttagság aktivitását és pártunkban olyan tagok lennének, akik harcos odaadással végzik el kötelességüket és aktívan dolgoznak a dolgozó nép anyagi és kulturális színvonalának állandó emeléséért.

Hamar Emil,
a miskolci vasútpolitikai osztály propaganda alosztályának vezetője

Kongresszusi vállalásukat már 18 százalékkal túlteljesítették



„Mi sem maradunk le a kongresszusi versenyben” — mondja Somogyi Lajos elvtárs, érdemes vasutas, győri fömozdonyvezető Kaldanecker elvtárs, fűtőnek, mikor a vasutasújságból értesül a legújabb versenyeredményekről. Somogyi elvtárs vállalása nem üres szó: felajánlását már 18 százalékkal túlteljesítette, s ezzel példát mutat vasutas társainak.
(Ferkis Emil felv.)

KONGRESSZUSI versenyhíradó

AZ OROSZLÁNYI VASUTASOK jó eredményeket érnek el a szén szállításában. Vállalták, hogy a szén 75 százalékát irányvonattal továbbítják. Legutóbb 107 százalékra teljesítették irányvonati tervüket. Dicséretesen dolgozik Tolnai József forgalmi szolgálattevő, aki ezt a munkát a kocsirendezőkkel szoros kapcsolatban, személyes irányítással végzi. A napokban a bánya rakodási terve 4400 tonna volt, ezt 9 órakor 1100 tonnával felemelte és ezt is túlteljesítve másnap reggelig 6012 tonnát rakott be. (Molnár József — Fejös János levelező.)

CSÖKKENT A SELEJT a Szegedi Felépítményi Vasanyagjavítóban a kongresszusi verseny kezdete óta. Az év elején az öntőműhely selejtje még 3—3.5 százalék volt. Február 1-től március 15-ig 2.5-re csökkentették az öntők a selejtszázalékot a sorompó és egyéb alkatrészek öntésénél. A selejt csökkentésében nagy érdeme van Takács József öntő művezetőnek. (Katona Lajos tudósító.)

KAZINCBARCIKA ÁLLOMÁS DISZ-SZERVEZETE versenyre hívta a miskolci igazgatóság valamennyi DISZ-szervezetét. A kazincbarcikai fiatalok 5 százalékos árammegtakarítást és három irányvonat továbbítását vállalták Hatvan állomásig. Vállalták továbbá, hogy a fiatalok 10 százaléka eléri a sztahanovista szintet. *(Dékány Sarolta levelező.)*

MÁTÉSZALKA ÁLLOMÁSON Farkas János forgalmi szolgálattevő és Veres János tolatásvezető 213 százalékra teljesítették a kocsitartózkodási tervet. A menetrendszerinti indításban 107, a terhelési terv teljesítésénél 137 százalékot értek el. (Kricsfalussi György levelező.)

A KOCSIFORDULÓ MEGGYORSÍTÁSA érdekében jó munkát végzett Szeged-rendezőpályaudvaron *Lövei Tibor* forgalmi szolgálattevő és brigádja, *Kormos György* forgalmi szolgálattevő és brigádja. A tehervonatok menetrendszerinti indítását mindketten 100 százalékosan biztosították.

BÉKÉSCSABA ÁLLOMÁS GÓCPONTI ÁRUIRÁNYÍTÓI vállalták a havi szállítási tervek alapján megadott berakási kocsinormák 5 százalékos túlteljesítését. Vállalásukat március folyamán 122 százalékra teljesítették.

A SZEMÉLY- ÉS TEHERVONATOK állomási tartózkodásának csökkentésében *Muhari Péter* forgalmi szolgálattevő brigádja *Jászberény* állomáson vállalását 114 százalékra teljesítette, olyan módon, hogy a mozdonyszemélyzettel és a vonali menetirányítóval állandóan érintkezést tartott fenn.

KIEMELKEDŐ TELJESÍTMÉNYT értek el az *„500 kilométeres mozgalom”*-ban a verseny során a kiskunhalasi fűtőház létszámába tartozó *Takács László* és *Szénási László* mozdonyvezetők, akik fűtőikkel a 140 kilométeres szinttel szemben napi 206 kilométeres eredményt érnek el.

NEMZETKÖZI hírek

A Szakszervezeti Világszövetség végrehajtó bizottságának bécsi ülésszaka

A nemzetközi szakszervezeti mozgalom jelentős eseménye volt a Szakszervezeti Világszövetség végrehajtó bizottságának bécsi ülésszaka. A március 23-tól 28-ig tartó ülésszakon résztvettek a nemzetközi szakmai szövetségek (a Szakszervezeti Világszövetség szakmai tagozatainak) főtitkárai is.

A végrehajtó bizottságnak a III. szakszervezeti világkongresszus óta ez volt az első ülése. Ezért az ülés napirendjének első pontja, amelynek *Louis Saillant* főtitkár volt az előadója, a III. szakszervezeti világkongresszus határozatainak végrehajtásáról számolt be. Megállapította *Saillant* elvtárs hogy a határozatok eredményeként *megélénkült az a harc, amely a kapitalista országokban az összes dolgozók akcióegységéért folyik. A szakszervezetek most szervezettebben és egységesebben lépnek fel a munkakörülmények romlása ellen, a dolgozók követeléseinek teljesítéséért, a bérek emeléséért.* *Saillant* elvtárs fokozottabb harcra hívta fel az ülésszak résztvevőit *a nemzetközi szakszervezeti egység megteremtéséért, a béke és a nemzeti függetlenség védelméért.*

Az első napirendi pont feletti vitában beszédet mondott *N. M. Svernyik* elvtárs, a Szovjetunió Szakszervezetei Központi Tanácsának elnöke, a Szakszervezeti Világszövetség alelnöke. Beszédében hangsúlyozta, hogy a III. kongresszus óta *erősödik az a mozgalom, amelyet a dolgozók tömegei a fegyverkezési hajsza és az új világháború előkészítésére irányuló politika ellen indítottak.*

A végrehajtó bizottság ülése során *Liu Csian-sen,* a Szakszervezeti Világszövetség titkára a világszövetség titkársága nevében javaslatot terjesztett elő olyan bizottság megalakítására, amely megszerkeszti *a dolgozók szakszervezeti jogainak alapokmánytervezetét.* Az ülés a továbbiakban megvitatta a szakszervezeti jogok megvédésének harci feladatait és leszögezte: a monopóliumoknak és a kapitalista kormányoknak a szakszervezetek elleni és a dolgozók kitartó harca eredményeként bevezetett szociális törvények elleni támadásai miatt elengedhetetlen, hogy *1954 május elsejét a szakszervezeti jogok és a demokratikus szabadságjogok kivívása és védelme jelszavával ünnepeljék meg.* Az ülésszak résztvevői végül elfogadták a Szakszervezeti Világszövetségnek a közelgő május 1 megünneplésével kapcsolatban a világ dolgozóihoz intézett felhívását és az elhangzott beszámolókkal kapcsolatos határozatokat.

A Szakszervezeti Világszövetség végrehajtó bizottsága a záróülésen nyilatkozatot fogadott el a berlini értekezlet eredményeiről. A nyilatkozat leszögezi: *a Szakszervezeti Világszövetség töretlenül harcolni akar a dolgozók nemzeti és nemzetközi akcióegységének megvalósításáért, a leszerelésért, a nemzetközi feszültség enyhítéséért és a béke nagy ügyének győzelméért.* A végrehajtó bizottság ezenkívül elfogadta *a Szakszervezeti Világszövetség főtanácsa VII. ülésszakának összehívásáról szóló határozatot.* Eszerint a főtanács VII. ülésszakát 1954 november 25-re hívják össze *Varsóba.*

BRAZILIA

Sikerrel járt a braziliai vasutasok béremelési mozgalma

Az *Imprensa Popular* című lap közölte, hogy a hosszabb ideje sztrájkoló braziliai vasutasok kiharcolták béremelési követelésük teljesítését. A vasutasok képviselői és a munkaügyi miniszter között létrejött megegyezés értelmében 40—60 százalékkal emelik a vasutasok bérét.

EGYIPTOM

Az egyiptomi közlekedési dolgozók általános sztrájkja

Tekintettel az egyiptomi eseményekre, az egyiptomi szakszervezetek március 29-én általános sztrájkot indítottak. Mint az *„Al-Ahram”* című lap jelentette, a sztrájk egymillió dolgozóra terjedt ki. A sztrájkban résztvettek az egyiptomi közlekedési dolgozók is. Újabb jelentések szerint hétfőn éjjel Kairóban befejeződött a közlekedési dolgozók általános sztrájkja. A jelentés közli, hogy éjfélkor a vasutasok is munkába álltak.

A Keleti pályaudvar vasutasai az iparvidékek dolgozóinak gyors zöldáruellátásáért versenyeznek

Az idén a korai zöldáruk, az úgynevezett primőrök a szokottnál egy hónappal korábban kerültek a piacokra, az üzletekbe. Ezeknek gyors továbbítása nagy feladatokat ró a vasútra is.

Budapest—Keleti pályaudvar kereskedelmi dolgozói a forgalmi dolgozókkal együttműködve elhatározták, hogy a zöldáruk szállításának egész időtartamára versenyre hívják Szabadszállás térség összes feladási állomásait. Dunaföldvár, Miskolc, Ózd, Kazincbarcika, Tatabánya-felső és Dorog állomás dolgozóit. A verseny célja, hogy a nagy ipari városok lakossága — a bányászok, a kohászok s a többi dolgozók — a zöldárukat már a kora reggeli órákban frissen megvásárolhassák. A verseny kezdeményezői felhívásukban a többi közötí vállalták, hogy a vasúton feladott zöldárukat soronkívül, késedelem nélkül továbbítják és gondoskodnak a küldeményeket szállító vonatok menetrendszerinti közlekedéséről.

A minisztertanács fásítási határozata után

facsemetéket ültetnek a Landler Művek diszistái

A Landler Járműjavító kocsiosztályának kivezető vágányát fiatal facsemeték szegélyezik. Vékonyka törzsük hajladozik a szélben, sovány ágacskáikon már nyiladoznak a rügyek. Ők az első „csemeték”, melyek új „otthonra” találtak a nagyüzem udvarán — már a minisztertanács fásítási határozatát követő első napon.

„A fák hete” csak április második hetében lesz. De a Landler Művek diszistái addigra már be akarják fejezni tervüket, a mintegy 130 facsemete ültetését.

A fák ültetését egybekapcsolták a DISZ kezdeményezte *„tisztasági hónap”*-pal. Munkaidő után ifjúmunkások járják az udvarokat, műhelyeket. Összegyűjtik a fémforgácsot, vashulladékot, szertedobált szemetet. A XIII. osztály fiataljai már az első napokban vagonnyi hulladéktól tisztították meg műhelyük környékét, otthonosabbá, derűsebbé téve munkahelyüket. A szemét helyén nemsokára fű zöldel, virág nyílik, vagy facsemete ágaskodik a nap felé.

A fiatal fák derekán apró táblák jelzik az ültető ifjúmunkás nevét, aki védnökséget is vállalt a facsemete nevelésén. Az ültetésben éleniárnak a Dombi, Czibulyás, Peszlen és a Németh ifibrigád tagjai.

Néhány év mulva már dúslombú fakoronák vetnek árnyékot a műhelyekre, dicsérve a lelkes diszisták társadalmi munkáját...

Hogyan kell dolgoznia a jó munkásellátási bizottságnak

A munkásellátás fontos és időszerű kérdéseiről tartott értekezletet a Vasutasok Szakszervezetének munkásellátási osztálya. Az értekezleten mintegy 250 munkásellátási bizottsági elnök vett részt. *Berta István* elvtárs, a szakszervezet munkásellátási osztályának vezetője ismertette a bizottságok fő feladatait, felhívta a bizottságokat arra, hogy

minden erejükkel harcoljanak a szociális és munkásellátási beruházási terv teljesítéséért,

azért, hogy az előirányzott összegeket *gyorsan és helyesen használjuk fel a vasútüzemekben.* Ezután ismertette a legjelentősebb beruházásokat. A vasutas lakások tatarozására közel hatmillió forintot, 168 családi ház építésére többmillió forintos kölcsönkeretet irányzott elő a vasút, ezenkívül 27 új laktanyát építenek. A SZOT határozata értelmében közel tízmillió forintos előirányzattal 21.000 vasutas család hathónapi részletfizetésre szerezheti be tüzelőszükségletét.

A munkásellátási bizottságoknak tökéletesen kell ismerniök működési szabályzatukat, mert csak így végezhetnek jó munkát.

Nem szabad előfordulnia annak, hogy ne ismerjék hatáskörüket, kötelességeiket és jogaikat.

Azért, hogy ez mégis előfordul, felelősség terheli a szakszervezeti területi bizottságokat, valamint a szakszervezet központjának munkásellátási osztályát is, mert nem gondoskodtak a bizottságok tagjainak oktatásáról, nem adtak munkájukhoz elég segítséget. De az üzemi bizottságoknak is jobban kell segíteni a munkásellátási bizottságokat. Jó munkájáért dicséretet érdemel a dombóvári fűtőháznál *Gyopos* elvtárs, a budapesti igazgatóságnál *Tóth Ida* elvtársnő, a Déli fűtőháznál *Horváth* elvtárs, valamint a BVKH-nál működő munkásellátási bizottság.

Ezután ismertette a munkásellátási bizottságok tennivalóit. Leglényegesebb a kollektív szerződés vonatkozó pontjainak az ismerete. A bizottságoknak ellenőrizniök kell az ellátási intézményekben dolgozók munkakörülményeit, figyelemmel kell kísérniök az intézményeket igénybevevő dolgozók véleményét, gondoskodniok kell a panaszkönyvekbe írt hibák gyors megszüntetéséről, őrködniök kell afelett, hogy az új lakásokat elsősorban arra érdemes dolgozók kapják. Általában

a legkisebb részletekben is szem előtt kell tartaniok a dolgozók érdekeit.

A beszámolót élénk vita követte. *Jámbor Dezső* (Ferencváros) elmondta, hogy százнál több pályafenntartási dolgozójuknak még mindig a düledezőfélben levő volt vontatási laktanya. 11 nődolgozójuknak pedig egy kicsiny helyiség szolgál „otthonául". A tisztálkodási lehetőséget mindössze egy-két vízcsap jelenti a laktanyában és egyetlen szekrényük sincs, ahova holmijukat tehetnek.

Szabó László (miskolci igazgatóság) hangsúlyozta, hogy Miskolc térségében igen sok új létesítményt kaptak a dolgozók, azonban a munkásellátási bizottságok erőtlen munkája miatt még sok hiba is van. A laktanyákban sok helyütt még ma sincs két lepedő az ágyakon, hiányzik a szalmapapucs és az asztalokról a terítő. Többszöri sürgetésükre az Anyagellátási Igazgatóság előirányzat-hiányra hivatkozott.

Az értekezlet valamennyi felszólalója bírálatot mondott. Ez nem is lenne hiba. Hiba azonban, hogy a panaszok mellett — a beszámoló kivételével — nem történt említés az eredményekről. Nem számoltak be az új üzemi konyhák, napközi- és csecsemőotthonok működéséről, nem ismertették a javuló laktanyai ellátást és a többi fontos, a kormányprogramm megvalósítását jelző beruházásokat.

Gróf József elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének titkára zárószavaival ért véget az értekezlet.

„Április 18-i vállalásunkat teljesítettük — újabb felajánlással készülünk május 1-re és pártunk kongresszusára"

Hatalmas áruhegyek között motoros targoncák cikáznak, ürülnek-telnek a hosszú kocsisorok, egy pillanatra sem pihen a *Nyugati-ponk* változatosan zajló élete. Az ország darabáru forgalmának „*szíve*" most különösen élénk.

— Nagyon megszaporodtak a vetőmagküldemények, soha még ennyi vetőmagot nem raktunk be, mint az idén — magyarázza a hirtelen megnövekedett forgalom okát *Balogh I. Mihály* elvtárs, a ponk egyik legjobb berakó csapatvezetője, aki dolgozótársával, *Jáka Károly* elvtárssal éppen most is vetőmagot rak be egyik kocsiba. Szinte ég kezük alatt a munka. Pedig nem erőlködnek. Nyugodtan, tempósan dolgoznak, mégis gyorsan nő az egymás fölé tornyozott zsákok száma.

— Semmiség az egész — mondja szerényen Balogh elvtárs — csak egy kis változtatás a módszeren. Nem egyesével rakjuk a zsákokat a kétkerekű targoncára, nem is egyesével emeljük le onnan, amint általában szokás, hanem *négyet-ötöt teszünk egymás tetejébe és egyszerre borítjuk le valamennyit a vagon falához úgy, hogy a zsákok megmaradjanak egymáson.* Így gyorsabban telik a kocsi, a helyet is jobban ki lehet használni. Már többen átvették tőlünk ezt a módszert.



Meg is látszik Balogh I. Mihályék eredményein ez a munka. Március második dekádjában *a tervben előirányzott 1973 tonna helyett 4385 tonna súlyt mozdítottak, ami 256 százalékos napi teljesítménynek felel meg.* Ilyen körülmények között nem csoda, hogy Balogh elvtárs már 1955 januárjánál tart ötéves terve teljesítésében.

A pártkongresszus tiszteletére 5 tonna súlytöbbletet ajánlott fel április 18-ig, ezt már teljesítette, ezért megtoldotta még egy tonnával.

Erről a következőket mondja:

— *Azért, mert a kongresszust elhalasztották, természetesen a felajánlást határidőre, de lehetőleg határidő előtt teljesítjük. Ez hazafias kötelességünk. Erre hívom fel valamennyi vasutastársamat is. Ha a vállalást teljesítettük, tegyünk újabb felajánlást a munkásság nemzetközi nagy ünnepére, május 1-re. Magam is így cselekszem majd. Azután pedig folytassuk tovább a kongresszusi versenyt újabb felajánlások alapján május 24-ig, hogy a vasútnak hódíthassuk meg a párt kongresszusi zászlaját.*

Hatvani vasutasok a versenyben

Hatvan állomás dolgozói a téli lemaradás behozására egyre jobb eredményeket érnek el a kongresszusi versenyben. Az induló gépek gőztartási tervét például a vállalt 105 százalékkal szemben jelenleg 119 százalékra teljesítik. Ezzel nagymértékben elősegítik a széntakarékosságot. *Figyelemreméltó a javulás a menetrendszerinti vonatindításban is.* Itt *Várhegyi Ferenc* forgalmi szolgálattevő és brigádja eredeti vállalását 28 százalékkal túlteljesítette. A tolatási idő csökkentésében *Kókai Ferenc* siktolató brigádja 105 százalékos vállalásával szemben 132 százalékot ért el. A gurítódomb dolgozói közül *Balázs József* brigádja ért el kiemelkedő eredményt: 103 százalékra vállalt gurítási tervét 112 százalékra teljesítette.

(Pogonyi Lajos tudósító.)

Hat köszönőlevél és ami mögötte van

A diósgyőri fűtőházfőnökség vasárnapi postájában március 23-án feltűnt hat egyforma boríték. Nem is csoda, hogy egyformák voltak, hiszen mind egy helyről, *Diósgyőr-Vasgyárból* érkeztek, valamennyit a *Lenin Kohászati Művek* küldte. De nemcsak külsőre, belső tartalomra is hasonlók voltak: mindegyik *köszönetet* tartalmazott. Csupán annyi különbség volt köztük, hogy az egyikben *a hengerdei anyagmozgatás*, a többiben *a durvahengermű, a finomhengermű, a martinacélmű* és *a nagykovácsüzem, a törő- és robbantóüzem* fejezte ki köszönetét a diósgyőri fűtőháznak azért, hogy dolgozói eredményesen segítettek az üzemet tervteljesítésében.

Ezt mondja az egyik levél:

„*A durvahengerműnél szolgálatot teljesítő keskenynyomtávú mozdonyok feladatukat az elmúlt időben példásan ellátták, jelenleg is kitűnően végzik s ezzel értékes segítséget nyujtanak tervük teljesítéséhez. Sem a hulladék elszállításánál, sem a melegöntecs beszállításánál nehézmények nem merülnek fel, így forgalmi zavarok nélkül veszünk részt a kongresszusi versenyben. A durvahengermű további tervteljesítéséhez kérjük a fűtőház dolgozóinak támogatását és segítségét. Elvtársi üdvözlettel: A durvahengermű üzemvezetősége.*"

A kohászat termelésének segítésében különösen kitűnnek *Török Károly, Venczel Sándor, Volenszki László, Ribár Gyula, Urbán Lajos, Jelenovics Béla* és *Böszöri Lajos* darukormányosok. Nekik a törő- és robbantóüzemrész vezetősége névszerint fejezte ki köszönetét.

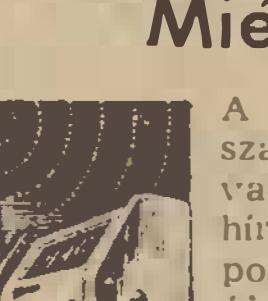
A diósgyőri fűtőház köztudomásúlag belső üzemet ellátó szolgálati hely és mint ilyennek csupán *költség- és mellékteljesítményi terve* van, szentervvel és átlagos termelési tervvel nem rendelkezik. *Van azonban teljesítményének egy igen jó és jelentőségteljes fokmérője: a magyar ipar büszkeségének, a Lenin Kohászati Műveknek tervteljesítése, amely állandóan növekszik.*

Ha a fűtőház mellékkilométer-teljesítményét vagy fajlagos összköltségi tervét vizsgáljuk, akkor is kitűnik jó munkája. Tavaly decemberi béralapfelhasználása például 679.471 forint volt, januárban pedig 658.902 forint. *Annak ellenére tehát, hogy az időjárás okozta nehézségek miatt nehezebb körülmények között szolgálták ki a kohászatot, mégis 20.568 forinttal gazdaságosabban dolgoztak.*

A fűtőház vezetősége az elmúlt hónapokban elérte, hogy az igazolatlan hiányzásokat és a fegyelmezetlenségeket csökkenteni tudta s *ma már igazolatlan hiányzás egyáltalán nem fordul elő.* A fűtőház vezetősége a műszaki értelmiségiekkel karöltve, a mozgalmi szervek segítségével *kiszélesítette az újítási mozgalmat.* Ennek köszönhető, hogy a keskenynyomközű mozdonyok főjavítását, a gőzdaruk főjavítását és fővizsgáját a fűtőház ma már saját maga végzi. Csak a mozdonyok főjavításánál 194.000 forint évi megtakarítást ért el.

A *Sztahanov-mozgalomban* is szép eredményekkel dicsekedhet a fűtőház. A MÁV kötelékébe való átvételekor egyetlen sztahanovistája sem volt. Két évi nevelő-, oktatómunka eredményeként *ma már 23 sztahanovistával dolgozik.* A mozdonyjavítóműhely havi tervét állandóan 120 százalék felett, a kocsiműhely 130—138 százalék között szokta teljesíteni.

Miért hallgat a kultúragitáció a vasúton



A Keleti Műszaki Kocsihivatal versenyhíradóján naponta újabb és újabb nevek, mind magasabb százalékok hirdetik a kongresszusi verseny munkagyőzelmeit. Az egyszerű fekete táblák szűkszavú feliratai hősi munkáról beszélnek. De a táblák környéke üres. A dolgozók elmennek előtte, csak nagy ritkán éri egy-egy futó pillantás. Időnkint megszólal a hangszóró is — ajándéklemezt közvetít valamelyik dolgozónak.

Szerény versenynyilvánosságot, gyenge versenyagitációt árul el a tábla üres környéke és az időnként megszólaló hangszóró. Legfőképp a versenyt segítő kultúragitáció némaságát hirdeti. *Bérczi Lajosné* elvtársnő kultúrfelelős, azonban „megvigasztal": *máshol még rosszabb.* Az állomáson például még ennyit sem tesznek. Majd hozzáteszi: *A verseny utolsó napjaira tartogatjuk erőnket.* Akkor majd hívunk úttörőket köszönteni az élenjárókat, népi zenekar fogja járni a műhelyeket, virágcsokrokat adunk át a legjobbaknak.

A mellette álló elvtárs élénken helyesel — *Úgy teszünk, mint a futó, aki a finisre tartogatja erejét.* Ha most mindent megtennénk, akkor a „*hajrában*" már nem volna érdekes az agitáció.

Furcsa érvelés. De meg kell mondani, ezért elsősorban nem ők a hibásak. A Területi Bizottság kultúrfelelőse — aki elég gyakran ellátogat ide és sok hasznos tanácsot ad — sem mutat eléggé utat a termelési agitációhoz. A szakszervezeti központ kultúrnevelési osztálya sem nyujt kielégítő segítséget. Kaptak ugyan néhány hete (pontosan már senki sem emlékszik, olyan rég volt) egy pár csasztuska szöveget, melybe csak „*a helyi konkrétumokat*", a neveket kellett beírni. De hát minden nap a neveket sem lehet átírni, mert az unalmassá válik. Így hát ez a szöveg is végképp elsüllyedt valamelyik fiókban. Legyünk őszinték — nem is kár érte.

De kár az, hogy a kongresszusi versenyt nem segíti kultúragitáció. Pedig a jó kultúragitáció egyike a leghatásosabb népnevelő munkának. Tömegekhez szól egyszerű nyelven, derűt, vidámságot kelt, munkára serkent. Dicséri az élenjárókat, biztatja a lemaradókat. A kocsihivatalban azonban a kultúrmunka főleg a szórakoztatásra irányul. Nemrég kultúrelőadást tartottak. Lássuk néhány szám címét: „*Futball-analfabéta*", „*Fúrják Reszeginét*", „*Beszéljünk magyarul*". Nem hiba a vidámság, nem is itt van a baj. De a szórakoztatás nem szoríthatja háttérbe sem a politikai nevelést, sem a kongresszusi versenyre való mozgósítást. Kétségtelen az, hogy az elvtársak igyekeztek megfelelni a nevelés és mozgósítás feladatainak is. Például egy-egy számot valamelyik élenjáró dolgozónak ajánlottak és volt egy-két olyan szám is, amely termelésre mozgósított. Hogy nem jártak teljes sikerrel, azt sok körülmény befolyásolta, a dolgozók között nincs olyan, aki darabot tudna írni, a műsort tehát — más segítség híján — úgy szerezték be, ahogy tudták. Innen-onnan. A kultúrműsorok összeállításához több segítség, színvonalasabb műsorfüzetek, jobb darabok kellenének.

A kocsihivatalnak több évtizedes múltra visszatekintő zenekara, kultúrcsoportja van. Azt lehetne várni, hogy a kormányprogramm óta ezek még gyorsabb tempóban fejlődnek. Sajnos épp az ellenkezője igaz. Szétesőben van mind a kettő. Azelőtt eljártak más szolgálati helyekre, kultúrotthonokba — mint ahogy hozzájuk is eljártak mások — felléptek: sikert arattak. Jó kedvvel, vidáman dolgoztak és állandóan friss műsorral szórakoztatták saját üzemük dolgozóit is. Azonban most más a helyzet. Mindenütt hivatásos művészek lépnek fel s számukra nincs „hely" a kultúrotthonokban. Ahhoz pedig — s ez teljesen érthető — nincs kedvük hetekig próbálni, hogy egyszer előadhassák műsorukat. A kultúrgárda hanyatlása természetesen kihat a termelés kultúragitációjára is. S meg kell mondani, ez nem egyedül ennek a kultúrcsoportnak problémája.

A kultúragitáció helyzetéért elsősorban a Területi Bizottság és a szakszervezeti Központ Kultúrnevelési Osztálya a felelős. Sokkal komolyabb, sokrétűbb és ötletesebb irányításra, jobb műsorfüzetekre várnak az üzemi kultúrfelelősök és kultúrcsoportok, hogy megfelelhessenek fontos feladatuknak: a dolgozók szórakoztatásának, nevelésének, versenymozgósításának.

Fémgyűjtő hónap: április 5—május 5

A minisztertanács határozata értelmében a fémgyűjtésben legjobb eredményt elérőket kormánykitüntetéssel, illetve a „Kiváló fémgyűjtő"-jelvénnyel tüntetik ki, vagy pénzjutalomban részesítik. A fémgyűjtő hónapra a vasútüzemek, elsősorban a járműjavító üzemi vállalatok dolgozói, élükön a DISZ-fiatalokkal, minden előkészületet megtettek.

MUNKÁNKAT MEGKÖNNYÍTI, ÉLETÜNKET SZEBBÉ TESZI A KORMÁNYPROGRAMM







Pártunk és kormányunk a dolgozók anyagi, szociális és kulturális helyzetének állandó fejlesztését alaptörvénynek tekinti. A jobb élet, a gondtalanabb jövő elérésének elengedhetetlen feltétele a vasúton a szállítási ütem fokozása, az elmaradt szállítások pótlása, a menetrendszerinti közlekedés helyreállítása. Ennek a munkának adott jó lendületet a vasuton a kongresszusi verseny keretében a felszabadulási műszak is. El lehet mondani, hogy a vasutas dolgozók lelkesen tették meg vállalásaikat és lendületesen dolgoztak azért, hogy adott szavuknak megfeleljenek. Jól látják, hogy közlekedési kormányzatunk mindent elkövet, hogy munkájukban és szociális körülményeikben egyre fokozódó ütemben javítson. A képeinken látható vasutas őrtorony, a vágányféktorony (középen) is a vasutasok munkájának megkönnyítését célozza. A baloldali képen látható víztorony például a vontatási dolgozók munkáját könnyíti meg. De hosszan sorolhatnánk a dolgozókról való fokozott gondoskodás látható jeleit, mint például a legutóbbi bérrendezést, amelyet újabb általános bérrendezés fog követni. Mind, mind bizonyítéka pártunk és kormányunk messzemenő gondoskodásának. Amikor dolgozóink látják és érzik ezt a gondoskodást még inkább megértik, hogy a vasút szállítási tervének teljesítése és túlteljesítése további lépést jelent majd a jobb és szebb élet felé.

Széntakarékossági ankét a szakszervezet központjában

Kormányprogrammunk megvalósításának, a tervek teljesítésének egyik nélkülözhetetlen feltétele az energia. Az energiaforrások közül a vasút számára legfontosabb a szén. A vasút az ország egyik legnagyobb szénfogyasztója — a termelt szénmennyiségnek mintegy 18 százalékát használja fel. Ez a körülmény nagy feladatokat ró a vasútra a szénenergia takarékosság terén is.

A Vasutasok Szakszervezete március 30-án értekezletet tartott a vontatás élenjáró szakembereivel a szénenergia gazdaságos felhasználásáról. Vasvári Rezső elvtárs, a Vasúti Főosztály 7/a osztályának munkatársa bevezető előadásában elmondotta, hogyan lehet szenet megtakarítani a vasúton.

A széntakarékosság a minőségi szénátvételnél, a szenek helyes tárolásánál és előkészítésénél kezdődik. Rendkívül fontos — elsősorban a szénkeverés miatt — hogy a fűtőházak 15 napos szénkészlettel rendelkezzenek. Ezt a mostani időszakban kell biztosítani. A fűtőházaknál lerakott szénmennyiséget azonnal szabályos prizmákba kell rendezni. Ez csökkenti a szén legértékesebb részének tönkremenését, akadályozza a málást, ezzel óvja a szén minőségét.

A fűtőházvezetés fontos feladata a mozdonyra kerülő szénkeverék helyes megállapítása. A szénkeverésnek üzembiztosnak és gazdaságosnak kell lennie, emellett törekedni kell, hogy a keverés állandó legyen. Ez biztosítja, hogy a mozdonyszemélyzet megismeri a keverék sajátosságait és kitapasztalja a legelőnyösebb eltüzelési módját. Helyes, ha a nehezebb pályaszakaszokra jobb szenet tartalékolunk. A szén nedvesítésének szakszerűnek kell lennie. A leghelyesebb, a minőség figyelembevételével a széntéren nedvesíteni.

A pakurás tüzelőanyaggal a tél folyamán nehézségek voltak, azonban a jobb idő beálltával megjavult a keverék minősége és így jól felhasználható, lehetővé teszi a jobb szenek tartalékolását nehezebb időszakra.

A szén eltüzelésének módja is nagyfontosságú a széntakarékosság szempontjából. Vékony, egyenletes rétegekben kell tüzelni a szovjet egylapátos módszerrel. Nagyon fontos a kazán állapota és tisztasága. Elsősorban a lángboltnak kell tökéletesnek lennie. Fontos az is, hogy a füstszekrény légmentesen zárt és valamennyi berendezése hibátlan legyen. Komoly energiaveszteséget okozhat a gőzkifuvó helytelen beállítása is. Ügyelni kell a mozdonykazán fűtőfelületének, a kazán vízoldalának és a csövek tüzoldalának tisztaságára.

Gondosan kell elvégezni a kazánmosásokat, meg kell előzni a tűzcső-folyósodásokat. Igen fontos a gőzszabályzó helyes kezelése. Vasvári elvtárs még számos módszert sorolt fel és összefoglalva megállapította: a széntakarékosság csak akkor érhető el, ha a mozdony jó állapotban van és ha a vontatást az összes szolgálati ág messzemenően segíti.

Az előadáshoz hozzászóltak Solymosi, Nagy, Bán, Orosházi, Cserháti, Ocsovai, Reinhart, Hetman, Sándor, Kiss, Fonó, Marinics, Fehér és Tasnádi elvtársak, az ország különböző fűtőházainak dolgozói. Elmondották, hogy minden tudásukkal segítik az energiatakarékosságot, azonban számos akadályba ütköznek munkájuk során. Samott- és lángbolttégla hiánya miatt nem megfelelőek a lángboltok. A légszivattyúkhoz nincsenek megfelelő alkatrészek. Többen panaszkodtak a dugattyúgyűrűk minőségére és a járműjavítók munkájára. Tartalmas vita alakult ki az antidur-berendezés kezelésének és a pakurakeverékek felhasználásának említése során. Számos elvtárs vetette fel, milyen nagyjelentőségű az energiatakarékosság szempontjából is a nehézsúlyú vonatok nagy számban való továbbítása. Sok szó esett a menetrendek fogyatékosságainak és a menetirányítók munkájának hibáiról, melyek nem egy esetben többórás állásokat s ezzel nagy szénpazarlást okoznak.

Az értekezlet hasznos munkát végzett, elősegítette, hogy a vasúton újabb eredmények szülessenek az energiatakarékossági mozgalomban.

— ALÁÍRTÁK A KOLLEKTIV SZERZŐDÉST. Az 1954. évi kollektív szerződést, amelyben az idén már 20 vasútüzemi vállalat vesz részt, március 29-én írta alá a közlekedés- és postaügyi minisztérium képviseletében Prieszol József elvtárs miniszterhelyettes, a Vasutasok Szakszervezete részéről pedig Gáspár Sándor elvtárs elnök. Az új kollektív szerződés április 1-én lépett hatályba.

★

VIDÁM TARKA-EST. A Vasútpolitikai Főosztály ifjúsági alosztálya és a Vasutasok Szakszervezete 1954 április 10-én, szombaton este 8 órakor vidám tarka-estet rendez a kongresszusi versenyben kitűnt vasutas fiatalok számára az Északi Járműjavító kultúrotthonában.

„Örömmel csatlakoztunk a kiskunfélegyháziak tisztasági versenyéhez"

A nap éppen rásüt az állomás épületére, sugarai visszaverődnek az élénksárga falakról, végigsiklanak a perron kőkockáin. Szinte reflektorfényben fürdik az állomás, még belül, a várótermek sarkai is éles megvilágításba kerülnek. Bizony, nem lehet mindegy, hogy mit találnak a kutató napsugarak: tisztaságot vagy piszkot.

Vonatindulás után néhány perccel vagyunk. Ilyenkor csendes, valósággal kihalt *Gödöllő* állomás és környéke. A kis állomás olyan kedvesnek és gondozottnak tűnt a vonatablakból, mint egy balatonmenti üdülőhely állomása. Éppen ezért szálltunk le, hogy közelebbről is megnézzük. És így sem ért csalódás: *Keller János* málházó éppen az előbbi vonat utasainak „nyomait" tünteti el, összesöpröget a cigarettavégeket, a papírdarabokat.

— Amikor olvastuk *Kiskunfélegyháza* állomás felhívását *„a legtisztább állomás"* címért indított versenyre, mindjárt bejelentettük csatlakozásunkat — mondja *Keller* elvtárs. — A nagyobb állomások, mint itt a közelben *Vác* és *Dunakeszi*, azt mondják, könnyű egy ilyen kis állomást, mint Gödöllő, tisztántartani. Pedig nincs igazuk. Mert igaz, hogy ott nagyobb az áru- és utasforgalom, viszont többen is vannak az állomás dolgozói. Én itt egyszemélyben *málházó, raktárkezelő, kézbesítő, előértesítő* és *takarító* vagyok, ezenkívül én intézem a gödi vasutasok tüzelőellátását. A forgalom pedig nálunk is alaposan megnőtt. Csak az áruforgalom szerény számítás szerint 30—35 százalékkal emelkedett. Tizenhatkilométeres körzet tartozik a mi állomásunkhoz, termelőszövetkezetekkel, a zsírbegyűjtő vállalat kirendeltségével, TÜZÉP-teleppel, tőzegteleppel, konzervgyári célgazdasággal. Mégis elmondhatjuk, hogy késett, kirakatlan kocsink soha sincsen, mert a feleket időben értesítjük, úgy, hogy már várják a szállítmányt.

— Amikor csatlakoztunk *„a legtisztább állomás"* címért indított versenyhez — folytatja — elhatároztuk, hogy nemcsak a tisztaságra ügyelünk, hanem arra is, hogy állomásunk minél csinosabb legyen. Parkosítjuk a külső perront, a bokrokat, fákat szépen nyessük. Jó lenne, ha ehhez a munkához segítséget adnának a pályafenntartási szakasz dolgozói, valamint a váltókezelő elvtársak. Biztos, hogy együttes erővel legalább a vonal legszebb, legtisztább állomásává tudjuk tenni Gödöt.

A kulturált utazás egyik fontos feltétele, hogy az állomások tiszták, csinosak legyenek, nem is szólva arról, hogy a vasutas dolgozók is sokkal szívesebben végzik munkájukat tiszta állomáson, tiszta irodákban, tiszta raktárakban. Ezért nem lehet közömbös, hogy minél több állomás — kis- és nagyállomás egyaránt — csatlakozzon a tisztasági versenyhez.

Már a Szőnyi-úti új versenyuszodában edzenek a Lokomotiv-úszók



Hónapok óta számolgatták a heteket és a napokat a *Lokomotiv* úszói és vízipólózói, hogy mikor vehetik birtokukba a Szőnyi-úti sporttelepen épülő úszóstadion nagy versenymedencéjét. A tavasz érkezése meghozta végre ezt az eseményt: *március 21-én az építők átadták az úszószakosztálynak a teljesen elkészült 50 × 20 méteres gyönyörű versenyuszodát.*

A Lokomotív vízilabdázói *Laki Károly* edző vezetésével március 22 óta már az új uszodában tartják edzéseiket. A vízilabdagárda először *„fürdik"* egy kicsit. A fiúk láthatóan élvezik, hogy saját uszodájukban edzhetnek. Majd megindul a kapuradobálás és egymásután hullnak a gólok mindkét kapuba. Reméljük, így lesz ez az elkövetkezendő bajnoki mérkőzéseken is.

A bejáratnál hirtelen feltűnik *Gyenge Valéria* olimpiai bajnoknőnk. Az új uszodát jött megnézni. Március 31-től már az úszók is itt tartják edzéseiket.

— Éppen itt az ideje, hogy saját uszodánkban edzhessünk — mondja Gyenge Vali. A Nemzeti Sportuszodában már olyan zsúfoltság volt, hogy egy pályán egyszerre hatan is úsztunk. *Pedig nekem most sok edzés kell, mert felajánlottam, hogy a Lokomotiv-uszoda megnyitásán megkísérlem az 1500 méteres női gyorsúszás világcsúcsának megjavítását.*

Az uszoda megnyitásáról sajnos egyenlőre még nem beszélhetünk. Jelenleg még csak a nyolcpályás nagy versenyuszoda van készen. Ez azonban legszebb az országban. Vize távvezetéken jön a Széchenyi-fürdőből. A 72 fokos forrásvizet a sporttelep artézi kútjának vizével 23 fokra hűtik le. Az egyik rajthely alatt és az egyik oldalon kis ablakokat építettek a medence falába. Az ablakokon keresztül az edzők ellenőrizni tudják úszóik vízalatti lábmunkáját és a helyes fordulást. Az ablakon át *vízalatti filmfelvételeket* is készítenek majd, ami az úszásoktatás szempontjából szintén nagyjelentőségű.

A nagy versenymedencétől néhány méterre épül és rövidesen befejeződik egy 25 × 15 méteres, hatpályás kis medence építkezése. Itt van a 10 méteres ugrótorony is. A torony beosztása lehetővé teszi a hárommétéres és az ötméteres magasságból való ugrást. A medence mélysége 4.80 méter.

Rövidesen hozzákezdenek az öltözők építéséhez is. Az öltözők terv szerint június 1-re készülnek el. Ideiglenesen egy összerakható 1200 személyes tribünt is felállítanak a versenyévad kezdetére. Egyelőre még senki sem tudja, mikor tartják az első versenyt az új Lokomotiv-uszodában. Az azonban már bizonyos, hogy *az új uszoda jelentős mértékben elősegíti majd a vasutas úszósport további fejlődését.* Módot nyujt rá, hogy *még ebben az évben 1000 vasutasgyermek és ifjú kapcsolódjon be az edzők keze alatt az úszósportba.*

Az új uszodában *„fürdési napokat"* jelölnek majd ki a vasutasdolgozók számára. Oktatók tanítják az úszni nem tudó dolgozókat és előkészítik őket az MHK-úszópróbára.

Ötven év távlatából

Az 1904. évi nagy sztrájkra emlékezünk (I.)

Ötven évvel ezelőtt, 1904 április 19-én kezdődött a magyar vasutasok történetében egyedülálló, nagyjelentőségű sztrájkharc, a magyar vasutasmozgalom egyik legkiemelkedőbb eseménye. A magyar vasutasdolgozók nemigen ismerik a sztrájk igazi történetét. Ez nem is csoda, hiszen az osztrák-magyar monarchia, s később a Horthy-rendszer uralkodó osztályai tőkés és nagybirtokos kormányainak, valamint a vasút vezetőinek érdeke volt elhallgatni, meghamisítani a vasutasok haladó hagyományait. A Horthy-rendszer legszívesebben letagadta volna még a sztrájk létezését is.

A felszabadulás után a legutóbbi időkig mi is elhanyagoltuk a magyar vasutasmozgalom történetének feltárását és a vasutastömegekkel való megismertetését. Becsületbeli kötelességünk s emellett a vasutasdolgozók — különösen a fiatalok — nevelésének halaszthatatlan feladata fényt deríteni a magyar vasutasok történetére. A „Szocialista Vasútért" az 1904. évi nagy vasutasszrájk 50. évfordulójának alkalmából közölt cikkekkel akar hozzájárulni e mulasztás pótlásához.

★

A századforduló idején, amikor Magyarország az imperializmus korszakába lépett, a dolgozók százezrei a legszörnyűbb körülmények között éltek. Életszínvonaluk jóval alatta marad a feilett tőkés országok dolgozói életsznivonalának. A vasúti munkások és alkalmazottak még alacsonyabb munkabéreket kaptak, mint a magánüzemek dolgozói. 1904 áprilisában a kereskedelmi miniszter is kénytelen volt elismerni, hogy „a magyar királyi államvasutak alkalmazottainak illetményei 30 év óta változatlanok, noha ezen hosszú időszak alatt a megélhetési viszonyok nemcsak a székesfővárosban, hanem mindenütt az országban tudvalevően tetemesen drágultak, másfelől a személyzettel szemben is a szolgálati igények fokozódtak". Amig változatlan maradt a vasúti alkalmazottak illetménye, nagy mértékben megnövekedett a MÁV tiszta bevétele. 1890-ben 21 millió forint, 1900-ban 41 millió forint és 1904-ben eléri a 88 millió aranykoronát.

A századforduló éveiben más üzemekben a munkásoknak sikerült bizonyos béremelést kiharcolni. Azonban a MÁV-nál gyakran megtörtént, hogy a korábban kiharcolt fizetést is csökkentették. A MÁV-igazgatóság 1891-ben a fűtőházi munkások igen alacsony napibéréhez engedélyezett 20 százalékos pótlékot. Ezt a pótlékot 1894 óta senki sem kapta meg. A mozdonyszemélyzet kilométerpénze is mindig az illető fellebbvaló kegyétől függött. A magasabb beosztású hivatalnokok és önkényeskedő szolgálati felettesek élet-halál urai voltak. „Ha valamelyik kinevezett alkalmazott, akire a tisztviselő haragszik, beteg, annak bárcát nem ad s így saját költségén kénytelen magát orvosoltatni. Nem elég ez, hanem még a saját költségén helyettest is kell állítani..." írja 1904 februárjában az egyik rákosrendezői vasutas a „Népszavá"-nak. A szolgálati felettesek kegyeinek megszerzése érdekében a vasúti munkások és szolgák, de sok esetben még az altisztek is ingyenes munkát végeztek és „önkéntes ajándékokat" vittek a magasabb beosztású tisztviselőknek és szolgálati főnököknek.

A MÁV alkalmazottai és munkásai a századforduló éveiben többször kérték fizetésük rendezését és az új szolgálati szabályzat elkészítését. A vasutasok gazdasági helyzetének megjavítása érdekében 1904 februárjában széleskörű mozgalom kezdődött. Minden üzletvezetőség területi központjában gyüléseket tartottak, amelyek harcos légkörben folytak le. A „Népszava" egyik cikkében — már február derekán — megemliti, hogy „annyira betelt keserűséggel a vasúti alkalmazottak pohara, hogy már a munka abbahagyásáról beszélnek". A nagybirtokos és tőkés kormány, a vasúti vezetői nem hittek abban, hogy a vasutasok sztrájkolni mernek. A vasutasmozgalom élén álló hivatalnokok nem akartak sztrájkot, a vasutasok felháborodását alkotmányos mederbe igyekeztek terelni.

A pénzügyminiszter nyilatkozata után, hogy a vasutasok fizetésrendezése csak az 1904. évi költségvetés tárgyalása után lép életbe, „a vasutasok megunták a vezető embereket, a helyi bizottságok elnökeit, hogy sürgősen hívjanak egybe értekezletet, hogy felháborodásuknak méltó kifejezést adhassanak"

Kipattant a türelmetlenség szikrája és tüzet fogott 40.000 vasutas lelkében. Ettől kezdve a vasutasmozgalom új, harcosabb jelleget kapott. A sztrájk kirobbantásának közvetlen oka, hogy a vasutasok nagy országos tiltakozó gyűlésének megtartását a rendőrség nem engedélyezte, a vasutasmozgalom vezetőit a MÁV igazgatósága felfüggesztette.

Amikor a Rákosrendező állomáson dolgozó vasutasok 19-én este 8 órakor értesültek a gyűlés betiltásáról, a vezetők felfüggesztéséről, megállították a vonatokat. Az állomásfőnök igyekezett csitítani az embereket és utasítást adott a mozdonyvezetőknek a vonatok továbbítására. A vasutasmozgalom egyik vezetője — Turtsányi — is arra kérte a vasutasokat, hogy engedjenek be egy vonatot Budapestre. Amikor a mozdonyvezető felszállt a mozdonyra, hogy elinduljon, a jelenlévő vasutasok a vonat elé rohantak és lefeküdtek a sinre. El voltak tökélve, hogy a vonatot csak testükön keresztül engedik el Rákosrendezőről. Az egyik alkalmazott ekkor leadta a 7-es számú „Minden vonatot meg kell állítani!" jelzést, amelynek hallatára a jelenlévők egetverő éljenzésben törtek ki. Tilosra állították a karjelzőket, besötétítették a központi torony városfelőli részét, letépték a tisztviselők karjáról a karszalagot, eloltották a váltólámpákat. A vasutasok kisebb-nagyobb csoportokba verődve egyéni panaszaikkal növelték az összesség elkeseredését. Megkezdődött a nagy vasutassztrájk. Másnap a Magyar Államvasutak vonalain szerte az országban mindenütt megálltak a vonatok, megkezdődött a nagy küzdelem . . .

Gadanecz Béla

FÜTKÖZŐ

„Liszt"-rapszódia

Kelenföldön feladtak egy kocsi takarmányisztet Füle állomásra. A kocsit ahelyett, hogy 87 kilométeres útján elvitték volna rendeltetési helyére, Siófokon keresztül Balatonszentgyörgy—Tapolca útirányon át továbbították és így az 305 kilométeres utat tett meg. Emellett másfél nap helyett egy teljes hétig utazott a liszt a Balaton körül, míg végül megérkezett Fülére. A balatoni körutazást bízzuk az



Ibuszra. Az árut viszont a legrövidebb útvonalon továbbítsuk rendeltetési helyére.

Baj van az arányokkal

A Cegléd állomásról induló személyvonatokon nincs pogyvászkocsi. Így a vonatvezetők a mozdonyt követő első személykocsiban foglalnak helyet. Ez így rendben is van. Nem jó hatást vált ki azonban az utazóközönségből, amikor azt látja, hogy a negyven személyt befogadó fülkében ott ül egyedül a vonatvezető, amíg a 16 személyes fülkében 30-an, negyvenen is összezsúfolódnak. Érdekes, hogy az illetékesek arányérzékét ez nem bántja. Az utasokét annál jobban.



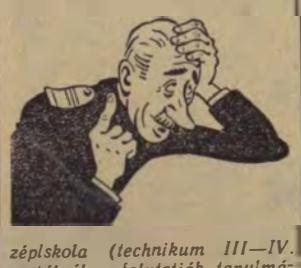
Kalandregény

Raffai Mária, a békéscsabai fűtőház bérfelelőse rabja lett daliás főnökének. Mégpedig a szó igazi értelmében. Úgyanis a fűtőházfőnök bezárta őt az egyik irodahelyiségbe és megparancsolta, hogy senki ne merészelje kiengedni. Éjjel fél 12-kor értesítették az esetről az UB-elnököt, aki hajnali félháromkor halálmegvető bátorsággal kiszabadította rabságából a leányt. Olyan ez a történet, mint egy kalandos folytatásos regény. Megjósoljuk: az ügynek lesz folytatása.



Szép anyanyelvünk

Szép a mi anyanyelvünk, páratlan a kifejező ereje. Az ember nem is hinné, hogyan sikerül egyeseknek úgy elszürkíteni, elsekélyesíteni. Mintha tudományosan kimunkált módszerekkel támadnának eleven anyanyelvünkre a bürokraták. A MÁV hivatalos lapja 7. számában olvashatunk egy pályázati hirdetményt, mely a többi között ezt írja: *Pályázhatnak azok a tényleges államvasúti szolgálatban álló, továbbá nyugdíjas, kegydíjas, végellátást élvező dolgozók, illetve özvegyek, akiknek gyermekei elhalt MÁV-alkalmazottak teljes árvái és az 1954/55. tanévben az általánosiskola bármely osztályában, a szegedi Vasútforgalmi Technikum I—II. osztályában, vagy más középiskola (technikum III—IV. osztályában folytatják tanulmányaikat."*



Lám egy példa szép anyanyelvünk kerékbetöréséről. Jobb volna már a bürokráciát kerékbetörni.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin-út 85. sz. — Telefon: 228—895 428—317. 428—312, üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 ÁPRILIS 10.



Zelenka András alvázlakatos ifi-brigádja a Debreceni Járműjavító ÜV-ben 139 százalékra teljesítette 130 százalékos kongresszusi vállalását. A járműjavító legjobb ifjúsági brigádja most újabb felajánlást dolgoz ki május 1-re és 24-re.

(Kovács G. felv.)

A pályafenntartási és építési szolgálat néhány időszerű kérdése

Írta: Papp Károly, a pályafenntartási szakosztály vezetője



A kemény tél miatt a fenntartási és építési munkákat igen későn kezdhettük el. Vonalaink állapota a téli hónapok alatt nagymértékben leromlott. Dolgozóink éppen ezért nehezen várták a jó idő beköszöntését, hogy a munkálatokat nagy erővel megindíthassák. Nagy erővel azért, mert tudták, hogy ezeket a munkákat csak úgy tudják időre elvégezni, ha közel másfélhónapos lemaradásukat sürgősen behozzák.

Az idén — eltérően a többéves gyakorlattól — fenntartási vonatkozásban ezzel a jelszóval kell indulni: *„Minden erőt a fenntartásra."*

Vonalaink állapota a napról napra fokozódó szállítási igények, nem utolsósorban pedig a mezőgazdaság fejlesztése, megköveteli tőlünk, hogy ebben az esztendőben többet foglalkozzunk a fenntartással.

A tavaszi mérések, talpfajelölések már mindenütt befejeződtek. Ezek alapján a legsürgősebben meg kell indítani az átszegési munkákat, talpfacseréket és ezzel párhuzamosan a vágányszabályozásokat. Ezt megelőzően azonban felül kell vizsgálni a talpfajelöléseket. Nem szabad megengedni, hogy túlzott elővigyázatosságból — figyelmen kívül hagyva a szűkös talpfahelyzetünket — olyan talpfákat cseréljenek ki, amelyek még évekig a pályában maradhatnának.

A vágányszabályozásokat — lehetőleg mindenütt — szalagszerű fenntartási módszerrel kell folytani. Kerülni kell az ugrásszerű fenntartási munkáltatást. Ezt csak ott kell alkalmazni, ahol a pálya állapota azonnali javítási munkát igényel. A „Minden erőt a fenntartásra" jelszó, vérévé kell hogy váljon a pályafenntartási dolgozóknak. Nem szabad megengednünk, hogy új vonalaink idő előtt tönkremenjenek. A jelenlegi elképzelés az, hogy azokhoz a vonalakhoz, amelyeket az elmult évben cseréltek, öt-hat évig nem kell hozzányúlni. Ez a helytelen gyakorlat odavezetett, hogy a két-három éve kicserélt felépítmények tönkrementek, a sínvégek elverődtek. Az új vonalak felépítményét sokkal jobban kell fenntartani, mint egy 50—60 éves vonal felépítményét.

A jelenlegi szűkös létszámhelyzet ellenére mindent el kell követni vonalaink, de különösen új vonalaink jó fenntartásáért. Nehéz feladat, de nem megoldhatatlan. Pártunk és kormányunk joggal várja tőlünk, hogy ezt a feladatot is sikerrel oldjuk meg. Ehhez pedig az kell, hogy helyesen gazdálkodjunk a birtokunkban lévő anyaggal és munkaerővel.

Szakszolgálatunk másik fontos feladata a balatoni vonalak és határállomások rendbehozatala, csinosítása. Ezeket a munkákat most jóval előbb kezdtük meg, mint más-kor. Itt sok még azonban a tennivaló. A nyilt vonalakon, de különösen az állomási vágányokban a legsürgősebben el kell kezdeni és be kell fejezni a talpfacserét, a vágányszabályozást, a perronok murvázását. Az összes épületek, kerítések és figyelmeztető jelek színezését, illetve mázolását május 15-ig be kell fejezni.

A virágosítást fejleszteni kell. Erre számtalan lehetőség van. Meg kell hallgatni a pályamester elvtársak és az utazóközönség javaslatait és amennyiben azok helyesek, meg kell valósítani. A pécsi és szombathelyi igazgatóság között folyó virágosítási verseny sok meglepetésben részesíti majd a Balaton mellett pihenő dolgozókat.

A határállomásokra ugyanaz vonatkozik, mint a balatoni állomásokra. Természetesen a balatoni állomásokon és határállomásokon kívül van még egypár olyan fürdőállomásunk, amelyeket hasonló szempontok alapján kell csinosítani, illetve fenntartani. A fentieken kívül számos olyan nagy állomásunk van, amelyek jelenleg egyáltalában nincsenek virágosítva. Ezeket az állomásokat ebben az esztendőben feltétlenül virágosítani kell.

Szakszolgálatunk másik nagy feladata az építés. Vállalati vonatkozásban nehézségeink nagyobbak, mint a fenntartás területén: a hideg miatt két hónap késéssel tudták csak elindítani a beruházási és felújítási munkákat. Különösen a határidős munkáknál nehéz a helyzet. Vállalataink dolgozói azonban mindent elkövetnek, hogy a lemaradásokat behozzák. Igyekezetüket idáig siker koronázta. Feladataik között sok nagyjelentőségű beruházási munka szerepel. Például a ferencvárosi rendező, Székesfehérvár, a budakeszi tüdőgyógyintézet, a Keleti Főcsatorna építésével összefüggő vasútépítési munkák stb. Érthető, hogy sok tennivalójuk van.

Először is: biztosítaniok kell a munkák kivitelezéséhez szükséges létszámot. A dolgozókkal meg kell szerettetni a vasúti munkát. Olyan elhelyezést kell nyujtani számukra, hogy második otthonuknak tekintsék munkahelyüket és szívesen kell foglalkozni legapróbb problémáikkal is. Sok helyen nem számolják el a dolgozók által végzett egyes munkafolyamatokat, aminek az a következménye, hogy a dolgozó kevesebb fizetést kap és otthagyja munkahelyét. Másik jelenség a munka szervezetlensége, ami miatt a dolgozót szintén keresetcsökkenés éri. Az eredmény ugyanaz. Ezeket a hibákat a legsürgősebben meg kell szüntetni.

Másodszor: a munkaerőhiány csökkenése végett növekvő mértékben kell egyes munkáknál a rendelkezésünkre álló gépeket alkalmazni. A gépek kihasználtsági foka igen alacsony. Ezen javítani kell sürgősen. Az Építési Géptelepnek csökkentenie kell a gépek javítási idejét.

Harmadszor: gazdaságosabban kell dolgoztatni. Felül kell vizsgálni az anyagvonati gépek kihasználtsági fokát és amennyiben egyes gépek nincsenek kihasználva, vissza kell azokat adni a vontatási szakszolgálatnak. Nemcsak azért, mert sokba kerülnek, hanem azért is, mert az elegytovábbításnál e gépekre szükség van. Sokkal jobban kell szervezni a munkákat, mint eddig tették. Nem szabad olyan esetnek előfordulni, hogy bizonyos vágányrészek felbontása alkalmával csak a sineket szedjük fel az anyagvonattal, a talpfákat külön motoros pályakocsikkal. Ennek a módszernek alkalmazása nemcsak drága, hanem hátráltatja tavaszi talpfacseréinket is.

Negyedszer: meg kell javítani az anyagkezelést. Ha a vállalatok figyelembe veszik szűkös anyaghelyzetünket, maguknak is rá kell döbbenniök a jelenlegi helyzet tarthatatlanságára. Ha a MÁV Magasépítő ÜV 1953. évi anyagelszámolását megnézzük építésvezetőségenként, megdöbbentő helyzet tárul szemünk elé. Ezeknek a megcáfolhatatlan adatoknak birtokában mindenki előtt világos a mostani anyagkezelés tarthatatlansága. Ha figyelembe vesszük azt a tényt, hogy minden munka visszanyereménye egy másik munka elvégzéséhez szükséges, még inkább akuttá válik a kérdés rendezése. Mik a feladatok?

Először: lekiismeretes anyagkezelésre van szükség minden egyes dolgozó részéről.

Másodszor: a jelenlegi laza anyagellenőrzés megszigorítására, szükség esetén a legszigorúbb felelősségrevonásra.

Harmadszor: vállalati vonalon a generál tárolószakaszok mielőbbi megvalósítására.

Negyedszer: a szakszertárak azonnali visszaadására a pályafenntartási szolgálatnak.

Ötödször: a visszanyeremények sokkal gondosabb kezelésére és a rendelkezéseknek megfelelően azonnali elküldésére az új felhasználási helyekre.

Ezeket a követelményeket azonnal meg kell valósítani, ha az éves tervünkbe beállított, valamint az évközben felmerülő igényeknek maradéktalanul eleget akarunk tenni.

Meg vagyok győződve róla, hogy minden pályafenntartási dolgozó legfőbb óhaja a feladatok maradéktalan teljesítése és a jelenleg fennálló hibák megszüntetése.

Szolgálatunk dolgozói a tavalyi őszi és téli forgalom alatt értek el kiváló eredményeket. Bebizonyították, hogy minden nehézség ellenére feladataikat maradéktalanul teljesítik. A kongresszusi verseny új lendületet adott a munkáknak. A versenyben már idáig is kiváló eredmények születtek. Ezek az eredmények lendületet adnak a lemaradások behozatalának, a feladatok maradéktalan teljesítésének.

Karöltve a többi szakszolgálat dolgozóival, harcoljunk tehát új munkasikerek eléréséért, a kongresszusi zászlóért!

BEHOZZUK A LEMARADÁST

Az oroszlányi vasutasok nehézsúlyú irányvonatokkal harcolnak a kongresszusi verseny sikeréért

Oroszlány állomás dolgozóinak nincs könnyű dolguk a kongresszusi versenyben. Teljesítményeik elbírálásához tudni kell, hogy az állomás létszáma meglehetősen kicsiny, a havi kocsiforgalom pedig közel jár a 7000 darabhoz. A dolgozók fele fiatal, de DISZ-szervezet nincs, amely összefogná és jobb munkára serkentené őket. Igy is megteszik azonban kötelességüket. A pártszervezet jól dolgozik, az üzemi bizottság ellenben csak nehezen ébredezik téli álmából.

Ezért a felajánlások nehezen születtek meg. Végül is azonban egy-két kivétellel mindenki tett vállalást. Igy aztán az utolsó grammig el tudjuk szállítani azt a szenet, amelyet bányászaink kitermelnek. Most már napról napra nő a százalék, gurul az irányvonat s a *Tolnai* forgalmi és a *Zsugonics* kereskedelmi brigáddal az élen elértük, hogy *április 3-án elhagyta állomásunkat az 1200-ik irányvonat 2000 tonna terheléssel.* A kongresszusi verseny további folyamán is arra törekszünk, hogy *minél több nehézsúlyú irányvonatot indítsunk.* Május 1-i vállalásaink is erre vonatkoznak.

Nagy segítségünkre volt a munkaverseny eddigi során, hogy a politikai osztály elküldött állomásunkra egy kultúrbrigádot, amelynek dalai, táncai még több és jobb munkára ösztönöztek bennünket. Dolgozóinknak rendkívül jólesett a kultúrbrigád látogatása és a dalok, táncok hatása alatt olyan jókedvre hangolódtak, hogy műszak után maguk is táncra kerekedtek és megforgatták a tánccsoport női tagjait.

Párosversenyünk *Dudar* állomással változó eredményekkel folyik. Mindenképpen azon leszünk, hogy a versenyt mi nyerjük meg. (*Fenyős János* levelező.)

Kimagasló eredmények a Miskolc—Ferencváros—Rákosrendező csomóponti párosversenyben

Április 4 tiszteletére a vasutas dolgozók felszabadulási műszakot tartottak. Az ünnepi műszak az eddiginél is nagyobb lendületet adott a kongresszusi versenynek. Különösen nagy volt az igyekezet a csomóponti versenyben részvevő állomások munkájában. A *ferencvárosi csomópont* dolgozói a többi között vállalták, hogy a téli hideg miatt bekövetkezett 250.000 tonna lemaradásukat április 4-ig behozzák. Ezt a vállalásukat 438.399 tonna továbbításával 175 százalékra teljesítették.

A *miskolci csomópont* dolgozói a nehézsúlyú mozgalom keretében a vállalt napi 5000 tonna túlsúly helyett 5083 tonna túlsúlyt továbbitottak. Gurítási terv üket a vállalt 101 százalék helyett 106.3 százalékra teljesítették. *Tóth Kálmán* guritásvezető és brigádja a vállalt napi 2500 kocsi helyett 2735 kocsit gurított. Teljesítményük 109 százalék.

Rákosrendező csomópont dolgozói a nehézsúlyú mozgalomban napi 2500 tonna túlsúlyt továbbitottak. Márciusban 96.048 tonna túlsúly továbbításával 124 százalékos eredményt értek el.

Erőfeszítések az igazgatóságok versenyében a menetrendszerinti közlekedés javítására és a terhelés növelésére

Amióta a *„Szocialista vasútért"* hasábjain nyilvánosságra került, hogy a *Vasútpolitikai Főosztály* versenyzászlót adományoz a kongresszusi versenyben legjobb eredményt elérő igazgatóság dolgozóinak, az egyes igazgatóságok területén megélénkült a versenyszervezés és nagyot lendült a verseny, főleg a menetrendszerinti közlekedés, a terhelés növelése és a széntakarékosság érdekében, de a tisztaság, a kulturált utazás biztosítása és a dolgozók szociális, kulturális igényeinek minél jobb kielégítése érdekében is.

Különösen nagy igyekezettel fokozza a versenytempót *a debreceni igazgatóság,* amelynek területén a hosszú tél és a munka egyébkénti hiányosságai miatt *a szállítási és teljesitményi terveknél erős a lemaradás.* A debreceni terület vasutasai megfogadták, hogy *május 24-re, a pártkongresszus idejére mindazokat az árukat és eszközöket, amelyekre iparunknak és mezőgazdaságunknak tervteljesítése érdekében szüksége van, hiánytalanul rendeltetési helyére továbbítják és mire a kongresszus összeül, tervlemaradásuk nem lesz.* Debrecen állomáson igen jól harcol a vállalás teljesítése érdekében Papp Imre állomásirányító és Kiss Sándor sztahanovista rendelkező forgalmi szolgálattevő. Brigádjukkal a tehervonatok átlagos terhelését 104 százalékra vállalták, teljesítésük máris 107 százalék. A tehervonatok menetrendszerinti indításában felajánlották, hogy teljesítményüket az előzőhavi 26 százalékról márciusban 46 százalékra emelik. Teljesítményük 63 százalék volt. Kiemelkedő eredményt ért el *Mátészalka* állomáson *Bartha András* sztahanovista tolatásvezető és négy főből álló brigádja. A Bartha-brigád kocsitartózkodási tervét 101 százalékra vállalta. Teljesítésük márciusban 129.4 százalék. A tehervonatok átlagos terhelési tervének növelésénél 102 százalékot vállaltak, eredményük 122 százalék.

A menetrendszerinti vonatindítás megjavítása érdekében erőfeszítéseket tesznek *a szegedi igazgatóság állomásai is.* Különösen *Békéscsaba* állomás dolgozói tűnnek ki jó eredményeikkel. A személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását a tervhez viszonyítva 107 százalékra vállalták, március 20-ig 117 százalékra teljesítették. Egyénileg kimagasló eredményt mutatott fel *Gellén Mihály* rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Balogh Károly* külsős forgalmi szolgálattevő, *Lehel János* tolatásvezető, akik brigádjaikkal 121 százalékos teljesítményt értek el.

A női dolgozók jól teljesítik vállalásaikat



A vasút női dolgozói is megértik: azzal járulnak hozzá legjobban a kongresszus sikeréhez, ha jól dolgoznak, teljesítik és túlteljesítik vállalásaikat. Hrapcher Matild a Debreceni Járműjavító lakatosa, az üzem egyik legjobb női dolgozója jelenlegi 138 százalékos átlagteljesítményének emelésével készül a kongresszusra.

(Kovács G. felv.)

☆ A MÓDOSÍTOTT SZERVEZETI SZABÁLYZAT TERVEZETÉHEZ ☆

Mi legyen az alapszervezet taggyűlésén kizárt párttag tagkönyvével

Örömmel olvastam és tanulmányoztam pártunk módosított szervezeti szabályzatának tervezetét. A tervezet XIV. fejezetéhez azonban szeretnék hozzászólni a pártfegyelem kérdésével kapcsolatban.

A XIV. fejezet 49. pontja azt tartalmazza, hogy az alapszervezeti taggyűlés által kizárt párttag az illetékes pártbizottság döntéséig megtarthatja tagkönyvét és részt vehet az alapszervezet taggyűlésén. Véleményem szerint a szervezeti szabályzatnak ez a módosítása a tagkönyvvel való visszaélésre adhat okot. Éppen ezért a következő módosítást javaslom:

Az alapszervezet a kizárási határozat után vonja be a párttagsági könyvet és azt helyezze letétbe. Azonban az alapszervezet a tagkönyv bevonásáról, illetve letétbehelyezéséről adjon egy igazolást az illető páritagnak. Ez az igazolás nyujtson lehetőséget arra, hogy a párttag részt vehessen a pártrendezvényeken, saját alapszervezetének taggyűlésén és oda is járjon. Azonban az igazolás ne adjon lehetőséget szavazásra. Amikor a felsőbb pártszerv dönt, akkor annak megfelelően vagy visszakapja az illető elvtárs a könyvet, vagy visszavonja az alapszervezet az általa kiadott igazolást is. Javaslatom alapján megakadályoznánk, hogy a felsőbb pártszerv döntésétől visszaélés történhessen a párttagsági könyvvel, de ugyanakkor lényegében megmarad a pártdemokrácia kiszélesítését célzó szervezeti szabályzat módosítása is, melyet kifejez a 49. pont.

BORBÉLY SÁNDOR
a Vasúti Főosztály MDP-szervezetének tagja

A tagjelöltté való visszaminősítésről

Pártunk módosított szervezeti szabályzatának tervezetét pártcsoportértekezleten vitattuk meg. Az egyik elvtárs hozzászólásában helytelenítette a XIV. fejezet 47. pontját, mely szerint azt a párttagot, aki nem teljesíti vagy elhanyagolja párt iránti kötelességeit, pártbüntetésként egy évig terjedő határidőre tagjelöltté lehet visszaminősíteni. Az elvtárs véleménye szerint ezzel a büntetéssel csorbát ejtünk a tagjelölt megtisztelő címén.

Ha nem is egészében, de én is egyetértek ezzel a véleménnyel. En azt javasolnám, hogy valóban alkalmazzunk ilyen pártbüntetést, de csak olyan párttaggal szemben, aki ideológiailag nem elég fejlett és nem is követ el mindent, hogy ezen változtasson. Megítélésem szerint a más okoktól történő visszaminősítés valóban csökkenti a kitüntető tagjelölt címet. Javasolnám, hogy a szervezeti szabályzat pontosan határozza meg, milyen esetben alkalmazható a visszaminősítés mint pártbüntetés.

Pethes Imre
a Vasúti Főosztály 3-as alapszervezetének tagja.

A tagdíjfizetésről

Mi, a nagykanizsai fűtőház kommunistái a módosított szervezeti szabályzat tervezetének XV. „A párt anyagi eszközei" című fejezetével kapcsolatban a következő módosítást javasoljuk:

Az 54. pont kimondja, hogy a párttagok és tagjelöltek keresetükhöz mérten mennyi tagdíjat fizessenek. Igy aki 1201 forinttól 1500 forintig keres, havonta 10 forint pártbélyeget fizet. Aki azonban 1501 forintot keres, az már 30 forintos bélyeget köteles vásárolni. Mi úgy gondoljuk, hogy ez a hirtelen ugrás nem helyes. Helyesebb lenne, ha volna 15, 20, 25 forintos bélyeg is.

A szervezeti szabályzat tervezetében feltüntetett tagdíjjavaslatnál 300 forint fizetésemelkedés mellett nem változik a tagdíj. De akinek 301 forintot emelkedik a fizetése, annak már 20 forinttal kell többet fizetnie. Mi ezt igazságtalannak tartjuk. Ha lenne 15, 20 és 25 forintos bélyeg is, akkor 100 forintos fizetésemelkedésenként 5 forinttal növekedne a tagdíjfizetés. Véleményünk szerint ez igazságosabb volna.

A nagykanizsai fűtőház pártszervezetének kommunistái.

Az utasok jobb ellátásáért



Az Utasellátó Vállalat legjobb konyhafőnökeinek ankétja

A MÁV Utasellátó ÜV legjobb konyhafőnökei — mintegy huszonöten — március végén ankétot tartottak. A résztvevő szakemberek tanácskozásán számos gazdag tapasztalat vetődött fel, melyeknek elterjesztése eredményesebbé teszi a vállalat melegkonyhai szolgáltatását és ezzel az utazó dolgozók ellátását.

Igen érdekes volt *Nothnagel Antal* elvtársnak, a Nyugati-pályaudvar üzemi konyhafőnökének felszólalása, aki arról beszélt, hogy szorosabbá kell fűzni a konyha és az étterem kapcsolatát. A vendég az étteremben a kezébe veszi az étlapot, de gyakran nem tud azon kiigazodni, mert nem ismeri a feltüntetett ételeket. Következménye az, hogy legtöbbször olyat rendel, ami közismert. Így nem használja fel a bő választék nyujtotta lehetőséget. Azonban, ha szorosabb a kapcsolat a konyha és az étterem között, akkor a felszolgáló tájékoztatni tudja a vendéget az ételek elkészítési módjáról, a felhasznált anyagok sajátosságáról, az ételek ízéről. Így változatosabb módon étkezhetnek az utazó dolgozók.

Sommer Józsefné elvtársnő arról beszél, hogy az Utasellátónak nem szabad elhanyagolnia a táj-jellegű ételek készítését. Sok utas amerre utazik, annak a vidéknek sajátos ételeivel is szeretne megismerkedni. Például *szegedi halászlével, alföldi gulyással, bácskai rizseshússal, erdélyi fatányérossal, balatoni fogassal* stb. Éppen ezért helyes lenne, ha a melegkonyhás üzemekben bevezetnék az ilyen ételkülönlegességeket, melyeket minden időben kapni lehetne és olcsósága, valamint ízletessége miatt is népszerűvé válna.

Az értekezleten szó került a vasúti éttermek étlapjainak változatosságáról, a vasúti söntések ételárukkal és büfékikkel való bő ellátásáról is. *Varga Vendelné*, a bajai pályaudvari üzem konyhafőnöke ezzel kapcsolatban bejelentette, hogy naponta már 700—800 darab pogácsát sütnek és azokkal nemcsak saját pályaudvarukat, hanem *Bácsalmás, Bátaszék, Szekszárd* pályaudvarainak söntésüzemeit is ellátják.

Az ankét megvitatta a konyhák műszaki problémáit is, a gépesítés lehetőségeit és a konyhai dolgozók munkájának könnyítését célzó szociális beruházási terveket. *Boros Ferenc*, a Keleti-pályaudvari mintaüzem konyhafőnöke versenyt kezdeményezett az *Utasellátó* konyhafőnökei és önálló szakácsai között. A verseny fellelné az értekezleten felvetődött kérdéseket, valamint versengés indulna a *„vállalat legjobb szakácsa"* címért.

Berey István,
a MÁV Utasellátó ÜV dolgozója

A győri fűtőház dolgozóit képviselte a megyei pártértekezleten

A győri fűtőház dolgozóit Domonkos Lajos elvtárs, sztahanovista mozdonyfelvigyázó képviselte a megyei pártértekezleten. Példamutató munkájával és magatartásával érdemelte ki az egykori szénrakodó munkás a vasutas dolgozók bizalmát. Domonkos elvtárs szorgalmasan tovább képezte magát a felszabadulás után és a párt segítségével, jó munkáia révén előbb mozdonyvezető, majd mozdonyfelvigyázó lett. 1948 óta tagja pártunknak és immár negyedik éve, hogy a dolgozók bizalmából a győri fűtőház pártitkára.



Hibás mozdony nem hagyhatja el a fűtőházat. Domonkos elvtárs a fűtőház művezetőjével és a munkát végző lakatossal megbeszéli a javításnál felmerülő problémákat és helyszínen nyujt hasznos útmutatást.



Domonkos elvtárs a munka után boldog családi körben gyermekeivel foglalkozva pihenl ki fáradalmait és másnap frissen eredményesen dolgozik tovább. A győri fűtőház küldötte a megyei pártértekezleten is jó munkát végzett.

(Forkis Emil felv.)

KONGRESSZUSI versenyhíradó

KIMAGASLÓ EREDMÉNYT ért el a kongresszusi versenyben a székesfehérvári fűtőház létszámába tartozó Vadászi Jenő jelvényes sztahanovista főmozdonyvezető, aki március 15-ig befejezte ötéves tervét. Vadászi elvtárs a szénmegtakarításban, a javítási költség csökkentésénél és a száz elegytonna továbbításánál ért el különösen jó eredményt. Szolgálatát balesetmentesen végezte.

★

A ZAHONYI FŰTŐHÁZ villanytelepe első negyedévi tervét 125.5 százalékra teljesítette. Az energiatakarékosság során március 22-ig 11.087 kw/óra áramot takarított meg. Az esti csúcsidőben az országos körhálózatot 3599 kw órával mentesítették. *(Szánthó Lajos levelező.)*

★

BUDAPEST ELŐVÁROSI VASÚT Békásmegyer—Pünkösdfürdő állomásán Tóth Gyula forgalmi szolgálattevő brigádja a kocsitartózkodásban 376. Horváth II József forgalmi szolgálattevő brigádja a rakodási idő csökkentésénél 226, Börcsök Mária forgalmi szolgálattevő brigádja a hiányos kocsimozgatásban 238 százalékos eredményt ért el. (Csengődi Imre levelező.)

★

BIHARKERESZTES ÁLLOMÁSON Zagyva Balázs forgalmi szolgálattevő és brigádja a vonatok menetrendszerinti indítását a tervhez viszonyítva 112 százalékra, a kocsimozdítási tervet 114 százalékra teljesítette.

★

PÉLDAMUTATÓAN VÉGZI MUNKÁJÁT Pesterzsébet-Felső állomáson Gombás Ágota tervhivatalnok és Szulinszki László külsős raktárnok. Példamutatásuk serkentőleg hat a kereskedelmi szolgálat többi dolgozóira is. Ennek tulajdonítható, hogy a kongresszusi versenyben március 20-tól 31-ig a rakodási idő 143 százalékra alakult az állomáson. Március folyamán a rakodási idő teljesítése 106 százalék, ami a kereskedelmi szolgálatnak a fuvaroztató felekkel való jó kapcsolatát is mutatja. (Herceska Gábor levelező.)

★

UJSZÁSZ ÁLLOMÁSON Fricker Márton forgalmi szolgálattevő és brigádja a vonatforgalmi tervet 139 százalékra, a kocsitartózkodási tervet 101 százalékra, a hiányos kocsimozgatást pedig 111 százalékra teljesítette.

★

AZ „500 KILOMÉTERES MOZGALOM"-BAN kimagasló eredményt ért el Kövesi Károly, a nagykanizsai fűtőház mozdonyvezetője, aki Csitneki Ferenc és Dervalics László fűtők segítségével 424-es mozdonyán 227 kilométeres napi átlagteljesítményt ért el.

★

A SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓ ÜV teherkocsifutórészlege március 26-án befejezte első negyedévi tervét és azt 17 darab teherkocsifutóval túl is teljesítette. (Cseh Zoltán tudósító.)

★

PÓTFELAJÁNLÁST TETTEK május 24-re a debreceni fűtőház dolgozói, miután eredeti vállalásukat teljesítették. Így vállalták négy mozdony időszakos javítását. Ezt a vállalást március 31-re teljesítették és ezzel első negyedévi tervüket 10 százalékkal teljesítették túl.

★

BUDAPEST-KELETI FŰTŐHÁZNAK a kongresszusi versenyben eddig elért szénmegtakarítása 1699 tonna a vállalt 1400 tonnával szemben.

NEMZETKÖZI hírek

Nemzetközi szövetségünk Moszkvában tartja szakosztályi üléseit

A Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeti Nemzetközi Szövetsége az idén március végén és április első felében Moszkvában tartja meg szakmai tagozatainak ülését. Ennek keretén belül a vasutasok a szakmai tagozatának ülésére április 15-én kerül sor.

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG

A vasútügyi miniszter a kínai vasutak fejlődéséről

A Kínai Népköztársaság vasútügyi minisztere, *Teng Taijuan* legutóbbi nyilatkozatában kijelentette, hogy a kínai vasutak teljesítménye jelentősen megnövekedett az elmult négy év folyamán. Ez a fellendülés a kínai vasutasok odaadó, lelkes munkájának és a szovjet vasúti szakemberek állandó segítségének köszönhető.

Kína felszabadulása óta több mint 9990 kilométer hosszú vasútvonalat állítottak helyre és 1473 kilométernyi új vasútvonalat építettek. A kínai vasutak teherforgalma 1952-ben 32.3 százalékkal növekedett. 1953-ban pedig további 14.9 százalékkal. Gyorsan növekedik az utasforgalom is s a vasúti költségek folyamatosan csökkennek. 1953-ban például 17.7 százalékkal csökkentek a viteldíjak.

A vasúti forgalom gyors fejlődésével párhuzamosan növekszik a kínai vasutasok életszínvonala. Nagy gondot fordítanak a vasutasok szakmai képzésére is. A kínai vasutasok ezenkívül nagy számmal látogatják a főiskolákat és az esti iskolákat. Az esti iskolákat jelenleg 147.000 vasutas látogatja, főiskolai tanulmányokat pedig 21.000 vasutas folytat.

NYUGATNÉMETORSZÁG

Kétezer mozdonyvezető tiltakozó nagygyülése

A nyugatnémetországi mozdonyvezetők most tartották a háború befejezése óta harmadik nagygyülésüket, amelyen egész Nyugatnémetországból 2000 megbízott vett részt. A mozdonyvezetők a nagygyülésen élesen tiltakoztak a vasútigazgatóság kizsákmányoló módszerei ellen, főként a szolgálati időre vonatkozó előírások ellen, amelyeket az amerikai ugynevezett *„racionalizálási"* rendszabályok nyomán léptettek hatályba. Ezeknek a rendszabályoknak az alapján csökkentették a fizetéseket és még több vasutast bocsátottak el. A mozdonyvezetők a nagygyülés végén, tekintettel az állandó áremelkedésekre, azonnali 25 százalékos fizetésemelést követeltek.

AUSZTRIA

Ahol száz éve mitsem változott a pályamunkások sorsa...

Az alábbi közleményt szóról szóra az osztrák vasutasok lapjából, a *„Betriebszeitung"*-ból vettük át:

„Az osztrák pályafenntartási munkáknál középkori viszonyok uralkodnak. A munkaidőt egyáltalán nem tartják be, a pályafenntartási munkások elszállásolása pedig kritikán aluli. Ágyneműt például teljes két hónapon keresztül nem cseréltek, az emberek vízhiányban szenvednek úgy, hogy rendesen meg sem tudnak mosakodni. Az üzemi ebéd — ahol van — rendkívül rossz minőségű, legtöbbször hideg és az ételben hajszálak és papírdarabok találhatók".

NORVÉGIA

A fegyverkezési hajsza új szörnyszülöttje: vasúti alagut a hegycsúcsra

Az Atlanti Szövetséghez tartozó, háborús lázban égő államok gyakran produkálnak olyasmit, ami a józan ész legmerészebb elképzeléseit is meghaladja. Ezek a kormányok a leghatalmasabb összegek feláldozásától sem riadnak vissza, ha azokat háborús célokra fordítják, de a legcsekélyebb beruházást is megtagadják akkor, ha szociális juttatásokról van szó.

A norvég honvédelmi minisztérium például közölte, hogy stratégiai jelentőségű vasúti alagút építését kezdte meg a középnorvégiai *Telemark Gausta* nevű hegy gyomrában. Az alagút nem vízszintes, hanem függőleges irányban 40 fokos emelkedővel vezet fel a hegy belsejében a hegy csúcsára, ahol viszont egy katonai rádióállomás épül. Az alagút hossza, illetve magassága mintegy 800 méter lesz s drótkötél vontatású, egyvágányos vasúti pálya épitenek benne. A munkák már megkezdődtek és 1956-ban befejeződnek. — Még az a szép, hogy a jelentés hozzáteszi: *a vasutat előreláthatólag polnári turisták is igénybevehetik.*

SPANYOLORSZÁG

A Franco kormány terrorja spanyol vasutasok ellen

Az ocanai fasiszta katonai törvényszék tizenegy spanyol vasutas felett ítélkezett. Közülük nyolcan a földalatti *Spanyol Nemzeti Vasutas Szakszervezet* tagjai, illetőleg funkcionáriusai. A vádlottakat 2—15 évig terjedő börtönre ítélték, azonban a büntetések ténylegesen jóval hosszabb időtartamúak, mert a vasutasok egyrészt már hosszú ideje vizsgálati fogságban voltak, másrészt 1938-ban már elítélték őket, de akkor a közvélemény nyomására kénytelenek voltak felfüggeszteni a büntetéseket. Azonban a fasiszta törvények értelmében az akkor elengedett büntetést is ki kell most tölteniök. A mostani tárgyalást titokban, Madridtól 60 kilométerre tartották meg, mert a fasiszta hatóságok — mint az angol vasutaslap, a *„Railway Review"* közli — *„el akarták terelni a nyilvánosság figyelmét az ügyről".*

A Franco-féle fasiszta rezsim mindjobban fokozza a spanyol munkásság elleni terror-politikáját. A börtönök zsúfoltak és a letartóztatott munkásokat — akik között igen sok a vasutas — válogatott kínzásokkal próbálják „vallomásra" bírni. Különösen felbátorodtak a francoista hóhérok, mióta a spanyol kormány megkötötte agresszív szerződését az Egyesült Államokkal. A spanyol hazafiak kínzásánál a legbarbárabb eszközöket veszik igénybe, sokszor a letartóztatott hazafiak feleségét és gyermekeit is letartóztatják s az ő jelenlétükben kínozzák a „vádlottakat".

A fasiszta Franco-kormány terrorpolitikája ellen a *Közlekedési, Kikötői és Halászati Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége* erélyesen tiltakozott a spanyol kormánynál és az ENSZ főtitkáránál.

MÁJUS 1 méltó megünneplésére készülünk

Egy sztahanovista munkája két pártkongresszus között

A hegesztőpálca éles fénye még a kinti napfény után is szinte fájon hasít a szembe. A *Debreceni Járműjavító* mozdonyszereldéjében szikrázik az erős fény, néha úgy tunik, mintha egyenesen *Tasnádi József* elvtárs kezéből pattannának elő a szikrák. Vajjon azalatt a 29 év alatt, mióta *Tasnádi* elvtárs orvosolgatja a megrokkant mozdonyokat, mennyi, hány billió és trillió szikra pattant elő elektroda-rudjaiból? És különösen az utóbbi években, amikor egyre nott a szikrák száma — egyenes arányban *Tasnadi* elvtárs teljesítményevel.

A II. kongresszus idején ..

— Tudja-e az elvtars, mikor lettem sztahanovista? — kerdezi és hangjában büszkeség cseng. — 1951 februárja végen. Ketszeresen büszke vagyok erre, mert a sztahanovista szintet pártunk II. kongresszusának tiszteletére, az akkori kongresszusi muszakban értem el. Megfogadtam akkor, hogy a kongresszusi műszakban elért eredményemet nemcsak megtartom, hanem fokozom is.

Tasnádi elvtárs már nem fiatalember, ötvennegyedik évét tapossa, ismeri az adott szo súlyat. Sokszor bizony nehezebben ment a munka, nem azért, mintha munkakedve csökkent volna, hanem, mert anyaghiány, vagy rossz szervezés miatt nem kapott időben munkadarabot Tasnádi elvtárs akkor elhatarozta: *nem bizza a véletlenre, mikorra kapja meg az új munkát.* Mar ket-harom héttel előbb kiszámította mikorra lesz szüksége új munkára, így biztosította folyamatos ellátását. Azóta nincs is fennakadása a munkában. A saját tapasztalata alapján győződött meg



arról, milyen előnyt jelent a munkaidő teljes kihasználása. A jó munkaszervezéssel meg tudta tartani a partnak adott szavát A II. kongresszus óta állandóan sztahanovista szinten dolgozik, 1952-ben megkapta a jelvényt, tavaly pedig kétszeres jelvenyes sztahanovista lett és ..

És most a III. kongresszusra ...

...és az idén — veszı át a szót ismét *Tasnadi* elvtárs — talán az az öröm ér, hogy éppen pártunk kongresszusanak idején kapom meg harmadszor is a sztahanovista jelvenyt.

Tasnadi elvtárs kicsit türelmetlenül forgatja kezében az elektrodafogot, latszik, szeretne mar visszaterni munkájához.

— Nem akarom ugyanis — magyarázza mintegy mentegetőzve, de egyben jokedvű büszkeséggel is — hogy tanitványom lefőzzön a kongresszusi versenyben, *Balogh Zoltán* elvtárs az egyik legkomolyabb versenytarsam, akı az én kezem alatt töltötte átképzos idejét s most már van ugy, hogy 160 százalékot is elér. Az én átlagos teljesítményem 156 százalék a vállalt 150 helyett, ugy, hogy ujabb vállalást is tehettem május 1-re és 24-re. 164 szazalékot írtam az ujabb vallalási lapomra, de bizom benne, hogy már május 1-re teljesitenı tudom felajánlásom nagyreszet es 24-re meg egy vallalásı lapot írhatok alá. Ezenkívül minden felajánlásomban minőségi munkára is tettem vállalast.

Üzemek közötti versenyhíradót

— Azt szeretném még hozzátenni — mondja búcsúzóul — hogy jó lenne, ha legalabb a kongresszusi versenyben megismerhetnénk a tobbi jarmujavitóban dolgozó elvtarsak teljesítményet. Ugy ertem ezt, hogy nemcsak maganak az üzemnek a globális teljesítményét, amit most is ismerünk, hanem az egyes osztalyokét, az egyes brigádokét, söt az egyéni teljesitmenyeket is. Én például szivesen lépnék párosversenyre *Fabián Janos* elvtárssal, a Landler-üzem villanyhegesztőjevel, aki tanfolyamtársam volt annakidején, azonban most semmit sem tudok munkájáról, eredményeiről. Azt hiszem, egy ilyen üzemek közötti versenyhíradó igen jól előrelenditené a versenyt.

Újabb vállalásokkal készülnek az Északi Járműjavító dolgozói május 1-re és a pártkongresszusra

Az *Északi Járműjavító ÜV* dolgozói a kongresszusi verseny első percétől kezdve naprol napra fokozódó lendülettel harcoltak vallalásaik teljesítéseért. Ennek eredményeként a kongresszus tiszteletere tett vállalásaikat az aprilis 18-i *hataridő elött, március 31-re 118 százalekban teljesitették.* A dolgozók most *új vállalásokkal* készülnek május 1-re, a munkasosztály nagy seregszemléjének ünnepére és majus 24-re, a kongresszus új időpontjára

Az újabb vállalásokban a XII. osztály dolgozói jarnak elen, akiknek már több, mint fele befejezte ötéves tervét. Az osztály dolgozói közül *Forgó Lajos* asztalos és brigádja 172, *Magyari Ferenc* szekrénylakatos 171, *Batar Lajos* villanyszerelő 169, *Dezső Gábor* rézműves 159, *Sas István* motorlakatos 155, *Zsiros István* alvazlakatos 154, *Futó Sandor* motorlakatos 150 százalékkal dolgozik. Az osztály ilyen eredmenyek mellett két honapon át első helyre kert t az osztalyok közötti versenyben. Még jobbak lehetnenek azonban az eredmények, ha az anyagot a szükségletek és a munkavégzés gyorsaságának aranyaban osztanák el az osztalyok között

(Tösmagi Mihály levelezo.)

A szakmai oktatás színvonalának emelkedése javítja a komlói dolgozók versenyeredményeit

Komló állomás dolgozói naprol napra ujabb munkagyőzelmeket aratnak Különösen dicseretes a komlóiaknak az iranyvonatképzésben elért újabb győzelme. A február 26-in elért rekordjuk után, amikor három iránvvonatot indítottak, április 1-én, 2-án, és 3-án újabb csucsteljesítmények születtek. A hónap első két napján 5—5 irányvonat indult ki az allomásból, ketto kővel, három szénnel, 3-án pedig öt szén- és két kő-irányvonatot indítottak útnak. Április első harom napján tehát 17 irányvonat indult Komlóról, annyi, mint január első húsz napjaban.

Kiemelkedik *Szabó Imre* forgalmi szolgálattevő és brigádjának jó teljesitménye. A Szabo-brigád március folyamán 131 százalékra teljesitette terhelési tervét. Nem sokkal marad el *Palkó István* forgalmı szolgálattevő és brigádja sem, melynek tervteljesitese 129 százalekos.

Ha vizsgáljuk, mi az oka a komlói dolgozok jó eredményeinek, *nem szabad szó nelkul elmenni a szakmai oktatás szinvonalának észrevehető emelkedése mellett.* Néhány hónappal ezelőtt az oktatásokon a dolgozóknak mindössze 50—60 százaléka jelent meg. *Maros Jenő* elvtárs, oktatótiszt kongresszusi vállalásában elsősorban azt fogadta meg, hogy *a megjelenesi százalékot 90-re emeli.* Szivós, kitartó agitacios es szervezőmunkával, a pártszervezet es szakszervezet segítségével *vállalását tulteljesitette, mert marciusban a megjelenési arány 98 százalékos volt.* Munkájának hatása a vizsgaeredményekben is meglátszik, mert a marcius 31-én megtartott vizsgak átlagos eredménye 4.1 **(Görbe Zoltan tudósító.)**

A tízforintos

(A „Szabad Nógrád" 1954. aprilis 3-i számából.)

Egy pár nappal ezelőtt történt. Munka után Salgotarjan-külső pályaudvar pénztárához siettem, hogy megváltsam a menetjegyemet. Miután felszalltam a vasúti kocsiba, egyszercsak egy vasutasegyenruhába öltözött csinos szőke pénztárosnő jelent meg. Elmondta, hogy egy darab tízforintos helyett kettot adtam neki — és az egy darab tízforintost visszahozta.

Többen ültünk abban a kocsiban Valamennyi utas tekintete kettőnkre szegeződött! Érthető is. Kinek ne esne jol ilyen eseményt latni, amely az öntudat és a szocialista társadalmi élet gyumolcse Nem sajnálta a fáradságot, felkereste a kalauzt, amikor rátött a tévedésre. Az ember ugy néz erre a tízforintosra, mintha az lenne ráírva: „Uj életünkben nem minden a pénz, mindennél fontosabb a becsulet — én vagyok ennek a bizonyitéka!"

Turcsikné, a nagyszerű pénztáros példamutatoan járt el kotelességének teljesitése kozben és valamennyi pénztaros, valamennyi dolgozó vegyen példát e nagyszerű esetről.

CSECSLEVA ALEXANDRA

Csehszlovák vasutasok tanulmányúton hazánkban

A szomszédos baráti Csehszlovák Köztarsaságból negytagu, vasutas szakemberekből álló küldöttség érkezett hazánkba a MÁV motoros üzemének tanulmányozására.

Vaclav Jungmann, a közlekedésügyi minisztérium járműjavító főosztályának vezetője, *Jiri Grygar*, a Csehszlovak Államvasutak jarmujavítojának vezeto főmérnöke, *Jozef Sturma* technológus és *Bratislav Barta* üzemmérnök meglátogatták az Északi Járműjavito motorosztályát, a szentesi vontatási motoros üzemet, a szegedi keskenynyomközü Dieselelektromos üzemet. A vendégek megtekintették az Uttörővasútat, behatóan foglalkoztak az Uttörővasút motorosüzemével. Csehszlovák vendégeink elismeréssel és tetszessel nyilatkoztak a MÁV egyre fejlődö motoros jarmuparkjának üzemeltetéséröl.

Egy termelési értekezlet tanulságai

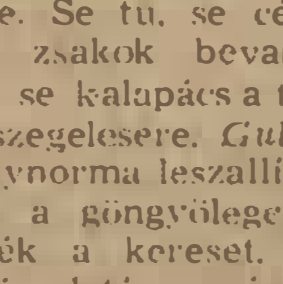


Még sohasem nyilvanult meg olyan nagy érdeklödés a Nyugati pályaudvar rakodóponkjának termelési ertekezlete iránt, mint április 7-én.

Felkér elvtárs, a ponk vezetője beszámolójaban rámutatott, hogy a ponk márciusban jól dolgozott: *tervét a megszabott 33.000 tonna helyett 39.282 tonna súly mozdıtasával globálisan 119 százalékra teljesitette.* A mult év márciusával szemben ez *15 szazalékos tonnasuly emelkedest* jelent. Azt mutatja ez, hogy a dolgozók általában derekasan helytálltak. De még mindig vannak, akik *napokra elmaradnak a munkabol, vagy késve jelentkeznek és hamarabb hagyják ott a munkát.* A számadáselválasztások száma márciusban az elozó havi 126-ról 176-ra emelkedett. A munkafegyelem lazasága, a hanyagság következteben *nagyon sok az arukár is és a csoportgyujtő kocsik allomási sorrendjenek be nem tartása. A csapatvezetőknek meg kell szuntetniök ezeket a hibákat.*

Hangsulyozta a beszámoló: a szolgalati fonökség tisztaban van vele, hogy a dolgozók *nehez körülmenyek között* végzik munkájukat, mert *a ponkon munkaerőhiany van es emiatt a munkaido napi tız es fel óra. Ennek a torvényes nyolc órára valo lecsökkentéseert mindent el kell követni.* Kérte a jelenlévőket, tegyenek erre javaslatokat, de *annak figyelembevételevel, hogy a kocsikat mindennap meg kell rakni és kirakatlan kocsinak nem szabad maradni.* Végül eloterjesztette azokat a dolgozókat, akik elérték a sztahanovista szintet, kérte, vitassák meg, érdemesek-e a sztahanovista-kitüntetésre.

Németh Pal csapatvezeto nyitotta meg a hozzászolások sorát. Bíralta a szolgálati fonökseget, hogy a télen nem segitette eléggé a dolgozókat a munka végzesében. A szakszervezet segitő kezet sem erezték. A kemény téli hidegben sokat szenvedtek a dolgozók a szellős, huzatos ponkon, mert nem kaptak meleg védoruhát, sem védőételt. Most pedig már több mint egy hónapja nincs melegvíz az öltözőben, emiatt nem tudnak rendesen tisztalkodni. A *csapatvezetők hatrányos besorolasat* tette ezután szóvá, kérve, hogy 23 pontos raktárnoki besorolást kapjanak, amint azt nehéz, felelösségteljes munkájuk után megérdemlik. *Valamenynyi dolgozótársa neveben kérte a tız és felórás munkaidő megszüntetését.* Javasolta, hogy a munkaidőt 8-tól 16 óráig állapítsak meg, hogy a családi életre, szórakozásra, művelődésre és sportolásra is tudjanak időt fordıtani.



Bodrogi elvtárs azt tette szóvá, hogy az trukárok csökkentésére, kiavitására semmifele eszköz, szerszám nem áll rendelkezésükre. Se tu, se cérna a szakadt zsakok bevarrasára, se szeg, se kalapács a törött ládák megszegelesere. *Gulyas* elvtárs a sulynorma leszallitását kérte, hogy a göngyölegeknel emeljék a kereset. *Pribéli* és *Tassi* elvtárs szóvá tette a kézikocsik olyan rossz állapotban vannak, hogy lehetetlen velük dolgozni Tassi elvtárs a 22-es rakodó dolgozóinak elégedetlenségét is tolmácsolta, elpanaszolva, hogy *már karácsonyra ıgérték az új öltöző atadását, de az még most sem történt meg.*

Számos hozzászolás hangzott még el és mindegyikből kicsendült egyéb más mellett *a munkaidö és a bérezés rendezésének kiransága.*

Krizsan Jozsef párttitkár elvtárs rámutatott, milyen nagyot valtozott a dolgozók helyzete a multtal szemben: íme nyıltan feltárhatjak bajaikat, kívánsagaikat felsobb vezetoık elött es közvetlenül tolük kérhetnek orvoslást azokra.

Ennek az állításnak bizonyságául mindjárt fel is állt szólásra *Rigó* elvtárs, az igazgatóság VI. osztálvanak jelenlévő vezetője és közölte, hogy *a kivansagokat, amelyeknek legnagyobb resze jogos, feljegyezte es gondoskodik teljesıtésükről.* Rendkívül örül, hogy résztvett az értekezleten, mert ezek a kívánsagok és panaszok eddig még nem jutottak el hozzá *(A tanulság ebbol az: a felső vezetők járjanak többet a dolgozók közé. — A szerk.)* A mai termelési értekezlet eredményeként *a kirakók és a ponk többı dolgozójának bérezéset felülvizsgalják és igyekeznek javıtani.* A nyolcórai munkaidőt is megvalósítják, de nem 8 órától 16 óráig, hanem 10-től 18-ig terjedo időtartammal, mert a feladasokat 16 órakor nem lehet lezárni. *A népgazdasági érdek, a fontos szállitások nem igazodhatnak a ponk munkaidejéhez, hanem a ponk munkaidejének kell igazodni a nepgazdasági érdekéhez.* Megnyugtató kijelentéseket tett Rigó elvtárs a védőruhákra és az egyéb szociális juttatásokra is, viszonzásképpen *a munkafegyelem megszilárditását kérte a dolgozóktol.*

Ennek szükségességét hangoztatta *Markó László* állomásfönök is. Huszonkét sztahanovista-kitüntetés megszavazása után a sok fontos kérdés megoldását elömozdító termelési értekezlet — amelynek azonban volt egy súlyos hiányossága, hogy nem esett szó a kongresszusi versenyről, sem a május 1-i felajánlásokról — Felkér elvtárs válaszaival ért véget.

Ünnepélyesen felavatták a Benczur-utcai napköziotthont és óvodát

Apró székek, kicsiny asztalok között gyűltek össze a meghivottak a MÁV „Petőfi" napköziotthon és bölcsöde ünnepélyes megnyitásán. A megjelentek között van Prieszol József elvtárs, miniszterhelyettes, Rákó Anna elvtársnö, a SZOT titkára, Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, Csanádi György elvtárs, a MÁV vezérigazgatoja és még sokan mások a vasut vezetöi és dolgozói közül.

Az egész épület szinte árasztja magából népi demokráciánk féltő gondoskodását, legféltettebb kincse — a gyermek iránt. A megjelentek arcáról egy percre sem tunik el a deru — ahová a szem tekint: az ablakokat borító magyaros motívumokkal szött függönyökre, a falakat diszitő meseratzokra, az aranyhalakkal teli akváriumra, a játékoktól roskadozó polcokra — mind elöidézoi e derus hangulatnak.



„Lánc lánc, eszterlanc ...", még a mackó is táncra perdül a vidáman játszó gyermekekkel az új napköziotthon tetöteraszán.

Az ünnepély kezdetére varók halk zsongását pöttömnyi gyerek csilingelö hangja szakítja meg. Kedves szöke fejét hatalmas rózsacsokor mögé rejti: versben üdvözli a megjelenteket. Majd Csanádi György elvtárs mondja el ünnepi megnyitó beszédét.

Hangsúlyozza, hogy a vasút területén a kormányprogramm megvalósulásának jelentős eredménye ez a most átadásra kerülo 280 gyermek részére épitett napköziotthon és bölcsöde. Nemcsak a gyermekek egészséges fejlődését segiti, hanem hozzájárul ahhoz is, hogy a szülok gond'alanabbul és jobban végezhessék termelömunkájukat. Ezt is a célt szolgálja az is, hogy a napközibben rövidesen gondoskodnak az utazószolgálatot teljesitok gyermekeinek éjjeli ellátásáról és a távollakók gyermekeinek külön autobuszon történö szállításáról.



Honti Panni kis pajtásával az akváriumban csillogó fürge aranyhalakat „tanulmányozza".

Csanádi elvtárs a bölcsöde és napközi felszerelését az itt otthonra talált gyermekek ellátottságát követendő példaként emlitette a vasutas bölcsődék és napközik számára

Az ünnepi beszédet a legjobb dolgozók jutalmazása, maid a kicsinyek szemet, szivet derítő kulturmüsora követte.

Szovjet módszerrel nagyarányú házeltolási munkálatok kezdődnek a Ferencvárosi-pályaudvaron

Budapest-Ferencváros állomás. A kívülálló, aki arra jár, a vágányok látszólag kúsza hálózatát látja csupán. Mozdonyok, vonatok jönnek-mennek, hozzák-viszik a sok-sok árut, gépet, építőanyagot, élelmiszert.

A kormányprogramm óta különösen fontos szerepet tölt be Ferencváros állomás. Sokezer tonna közszükségleti árucikket továbbítanak naponta az itt dolgozó vasutasok. Egyre fejlődő, szépülő életünkkel együtt nő, terebélyesedik az állomás. Megépült Európa egyik legkorszerűbb gurítódombja, a *„keleti gurító"*, elkészült az illatosúti *„emeletes rendezőpályaudvar"*. Az állomást azonban tovább kell bővíteni. Még több vonatnak kell naponta átfutni Ferencvároson, még több gépet, építőanyagot kell a vasútnak elszállítani.

A Ferencvárosi-rendezőpályaudvar bővítési munkái olyan műszaki feladatok elé állítják a vasutasokat, amilyenekre még nem volt példa az országban. Kilenc, egyenként átlag 70—80 méter hosszú, összesen 168 lakást tartalmazó házat kell jelenlegi helyéről mintegy 150 méterre eltolni. Ezek a házak jelenleg az aszódiúti városi lakótelep épületei és mostani helyükön útjában állnak a rendezőpályaudvar bővítésének.

Többmillióforintos megtakarítás

Eddig négy esetben végeztek a vasutasok házeltolási munkát. Gödöllőn, Miskolcon, Lakitelken és Ferencvárosban. Azonban ezeknél jóval kisebb házakat toltak el helyükről és teljes sikerrel alkalmazták ezt az érdekes szovjet építési módszert. A házak eltolása — ahelyett, hogy lebontanák és újra felépítenék az épületet — népgazdaságunk számára igen előnyös, mert tetemes költség és még nagyobb anyagmegtakarítást jelent. Ferencvárosban például ezzel a módszerrel előreláthatólag 2—3 millió forintot takarítanak meg. Ebből az összegből pedig 20—30 új kétszobás lakást is lehet építeni, de ami még hasonlóan fontos, 2400 vasúti kocsit kitevő építési anyag takarítható meg, továbbá az építési idő több mint felére csökken. Így az új vágányok már az őszi forgalomra népgazdaságunkat szolgálják.

A házak eltolását Ferencvárosban is azzal a módszerrel végzik a *MÁV Épületszerelő Vállalat* dolgozói, melyet eddig is sikerrel alkalmaztak. *Módos István* elvtárs irányításával a ház új helyén előre elkészítik az alapot, ezután sínpályát fektetnek le a házak régi és új helye között. A falakat elválasztják az alaptól és megfelelő rögzítéssel a sínpályán lévő görgőkre helyezik az épületet. Ezután hidroelektromos prések segítségével görgőkön „elgurítják" a házakat új helyükre.

Messzemenő gondoskodás a lakókról

Az áthelyezésre szánt házak lakóiról messzemenően gondoskodik a MÁV. A munkák idejére egészséges, tiszta lakásokat biztosít számukra a vasút a város belsejében. Természetesen a költözködéssel járó minden költséget is megtéríti a vasút. Az épületeket új helyükön azonnal kifestik, bepadlózzák. Az elköltözés következtében ideiglenesen lakóhelyüktől távolabb került dolgozók gyermekeit naponta autóbusszal szállítják iskolába és onnan haza.

Máris megindultak a nagy építkezés előkészületei Ferencvárosban. Megjelentek a hatalmas talajgyaluk, melyek simára egyengetik a talajt a „gurító házak" előtt — mint ahogyan ezeket az épületeket tréfásan elnevezték. Néhány hónap mulva pedig a nagyarányú építkezések helyéről hosszú, fontos árukkal megrakott tehervonatok indulnak majd az ország távoli vidékei felé. Ezek a vonatok szállítják majd bányáink, kohóink és földjeink kincsét, a szenet, acélt és búzát.

Ütközés

Névnapi köszöntés

Felavatták a budapesti Benczur-utcában lévő gyönyörű napköziotthont. Ez igen örvendetes tény. Az is örvendetes, hogy az óvoda vezetői



lelkes, jó munkát végeztek. Nem örvendetes azonban az, hogy az egyébként jó munkát végző vezetők olykor *„túlbuzgóak"*. József-napon például az óvodai hitel terhére 87 forint összegben virágot vásároltak és két *József* keresztnevű igazgatósági vezetőembernek kedveskedtek vele. Ez nem helyes dolog. Az ilyen hajlandóságokról sürgősen le kell szokniok. Ezt nem jó szemmel nézik manapság a sándorok, péterek, bélák, andrások, jánosok, istvánok... Nem is szólva arról, hogy az apróságokat, akik „átadták" jókívánságaikat, — szolgalelkűségre nevelik...

Kár is mosakodni

Az alsócsingeri fűtőházban a dolgozók létszáma 76, a tisztálkodás céljait szolgáló mosdótál pedig 1. Ez rossz arány. Panaszolták is a szombathelyi



IV. osztályfőnöknek, aki kijelentette: *„Ha mindenáron akarják, kiutaltatok 6 lavórt, pedig tudom, hogy az emberek a mozdonynál mosakodnak, vagy piszkosan mennek haza."* A „jól tájékozott" IV. osztályfőnök tájékoztatására közöljük, hogy a dolgozók meg szoktak mosakodni és a kegyesen kiutalt 6 lavórt használatba veszik, feltéve, ha megkapják...

Furcsa állásfoglalás

A pécsi állomáson a 3-as számú vágány folytatásaként egy csonkát kellene építeni. Erre azért van szükség, mert a raktári 3-as számú vágány



fölől állandó veszély fenyegeti az 1-es számú átmenő fővágányon áthaladó vonatokat. Az állomás dolgozói be is nyujtották a csonka megépítése iránti kérelmüket. Ezt minden szerv helyeselte, csak a kereskedelmi szakosztály nem, mert félti a motorostargoncákat az „elütéstől". A vonatokat úgylátszik nem féltik, csak a targoncákat. Ez a csonka-állásfoglalás abból a sovinizmusból táplálkozik, amelyből úgy látszik az 5. szakosztálynak egész targoncára valója van.

Hasznos javaslat a fémgyüjtés előmozdítására

Nagyon sok állomáson az állomás két végén és az állomás közepén elhelyezett tábla sínacéloszlopokra van felerősítve. Ezeket igen jól lehetne helyettesíteni egyszerű vascsővel, vagy más egyéb megoldással. Javaslatomat azért tartom fontosnak, mert az acélsín fontos nyersanyag és népgazdaságunk számára nélkülözhetetlen. Emellett semmi nem indokolja azt, hogy az ilyen táblákat ne kevésbbé fontos anyagokra erősítsék fel.

Számos helyen tapasztaltam azt is, hogy a valamikor korlátnak, kerítésnek használt földbeásott sínek még megvannak, de a vízszintes síneket már azóta régen leszerelték róla és így a meglévőknek sincs semmi gyakorlati jelentőségük. Ezeknek összegyüjtése is nagymennyiségű vasanyagot eredményezne.

Karsay József,
a Budapest—Nyugati-pályaudvar XVI. alapszervezet párttitkára

„Három mázsa ócskavasból — kerékpár..."



A vasúti üzemeknek az eddigi fémgyüjtések idején sem kellett szégyenkezniök eredményeik miatt. A mostani fémgyüjtő-hónapban azonban — főként mi fiatalok — szeretnénk még jobb gyüjtőmunkával hozzájárulni a hónap sikeréhez. Tudjuk, hogy a mi munkánk itt az üzemben is csak akkor lehet eredményes, csak akkor teljesíthetjük kongreszszusi vállalásainkat, ha elegendő nyersanyagunk van.

Mi, a Landler-művek DISZ-fiataljai a fémgyüjtő-hónap kezdetekor megbeszéltük feladatainkat, példákat mondtunk egymásnak, hogy mi minden készülhet hulladékfémből. Különösen megragadta a figyelmünket, hogy másfél mázsa vashulladékből 10 kerékpárt lehet készíteni, tehát ha nálunk, a VIII. osztályon három mázsa ócskavasat gyüjtünk, akkor az osztályon dolgozó minden fiatal „kerékpárszükségletét biztositottuk". De természetesen mi nemcsak a magunk kerékpárjához akarunk vasat gyüjteni, hanem sokkal többet. Szándékunk komolyságát bizonyitja hogy fiataljainak már a fémgyüjtő-hónap első napján nyolc mázsa színesfémet gyüjtöttek.

Én a magam részéről bizom abban, hogy most is sikerül legalább olyan eredményt elérnem, mint az összel, amikor több mint 20 mázsa vasat gyüjtöttem és ezért oklevelet, jelvényt és pénzjutalmat kaptam. Osztályunk fiataljainak a jelszava most ez: „Előre a legjobb fémgyüjtőbrigád cim elnyeréséért."

Hárs István,
a Landler-művek esztergályosa, DISZ-tag.

★

A fémgyüjtő hónapnak már az első napjaiban kiváló eredményt értek el a *Keleti-fűtőház* fiataljai. A mult hét első felében 55 mázsa vasat és 30 kiló színesfémet gyüjtöttek össze. Az értékes *„zsákmány"* számbavételekor a fiatalok kiszámították, hogy ebből a vasmennyiségből két traktort lehet készíteni, a 30 kiló színesfém pedig sok közszükségleti és villamossági cikk elkészítéséhez elegendő, hiszen például egy falusi ház teljes villanyfelszereléséhez hat kilogramm rézhulladék szükséges.

Az Épületfenntartási Főnökség dolgozói közel 50 százalékkal túlteljesítették jóléti építkezési tervüket

Az Épületfenntartási Főnökség dolgozóinak április 1-én megtartott termelési értekezletén *Barabás János* elvtárs, épületfenntartási főnök arról számolt be, hogy *a főnökség sajnálatosan lemaradt a pályafenntartási főnökségek* versenyében és az élüzem szintet el nem érő pályafenntartási főnökségek között is csak a 24-ik. A lemaradás oka főleg az, hogy *a pályamesteri szakaszok nem közlik rendszeresen versenyeredményeiket, amelyek lehetővé tennék, hogy menetközben megjavítsák* a munkát ott, ahol szükség van rá. A vállalat egyébként *túlteljesítette negyedévi beruházási tervét*, mert a tervszerinti tíz objektum mellett két másik objektumot is elkészített. Az eredeti nyolc munkából álló jóléti építkezési tervet is túlteljesítette, mert tizenhárom objektum építését fejezte be, vagyis majdnem 50 százalékkal többet az eredeti tervnél.

A hozzászólások során számos felajánlás történt május 1-re és a kongresszusi versenynek április 18 után terjedő második szakaszára. *Vámos* elvtárs a II. szakasz nevében felajánlotta, hogy a Káplár-utcai munkát határidő előtt befejezik.

Megválasztotta új vezetőségét az Angyalföldi Lokomotív SK

A SZOT határozata értelmében a *Lokomotív SE* sportköreiben március 20-tól május 1-ig kell megtartani a vezetőségválasztásokat. Az első választások már lezajlottak.

Április 1-én az elsők között tartotta meg sportvezetőségválasztó értekezletét az *Angyalföldi Lokomotív SK*. A jól előkészített értekezleten a sportkör tagjai teljesen megtöltötték a Hámán Kató-fűtőház kultúrtermét, jeléül annak a szeretetnek és ragaszkodásnak is, amellyel a fűtőház dolgozói sportkörük iránt viseltetnek.

Bányai Mihály elvtárs, sportköri elnök beszámolójában ismertette a szakosztályok elmult évi munkáját. Felsorolta eredményeiket, hibáikat és név szerint megbirálta a funkcionáriusokat. Mint örvendetes eseményről számolt be, hogy sikerült megszervezni az asztalitenisz szakosztályt. A sakk szakosztályt sikerült úgy fejleszteni, hogy tagjai most már teljes számban a vasutas dolgozók közül kerülnek ki. Ugyanezt kell elérni a röplabda szakosztálynál is.

Hiányosságként említette a beszámoló, hogy *a vezetőség nem tudta kellőképpen aktivizálni a DISZ-t és sem a sportkör, sem a fűtőház nem tudta teljesíteni MHK-tervét.* Elismeréssel szólt az új pártvezetőségről, amely *Gál* fűtőházfőnökkel együtt minden támogatást megad a sportkörnek, bírálta ellenben a Lokomotív SE országos elnökségét, amely *már háromszor tett igéretet a sporttelep teljes helyreállítására, de máig sem teljesitette igéretét.*

A beszámoló feletti vita során a felszólalók alaposan megbirálták a vezetőséget és hasznos javaslatokat tettek az új vezetőségnek. *Cs. Faragó Béla* azt kérte, hogy *az új vezetőség nagyobb figyelmet tartson a sportolók között. Horváth Vendel* kifogásolta, hogy *a sportkör vezetése túlságosan egykézben összpontosult, Bányai* elvtárs, mint elnök, túl sokat vállalt magára, ahelyett, hogy a többi vezetőségi tagot jobban bevonta volna a munkába. *Szabados Oszkár* kifogásolta, hogy *a beszámolóból hiányzott az elnök önkritikája*, pedig a mulasztásokért, hiányosságokért ő is felelős. Javasolta: a jövőben negyedévenként tartsák meg a vezetőségi üléseket, hogy a tagság jobban ellenőrizhesse a vezetőséget. *Varga Antal* és *Szalai Ferenc* a céllövészet fejlesztése érdekében szólalt fel. Szalai elvtárs bejelentette, hogy megkezdi működését a motoros szakosztály is. *Ludányi János* az országos elnökség nevében, *mint a budapesti igazgatóság területének egyik legjobb sportkörét üdvözölte az Angyalföldi Lokomotivot*, de megjegyezte: vezetésében nem érvényesült eléggé a kollektív szellem. *Kövér* elvtárs, az országos elnökség képviseletében az elhangzott kritikára válaszolva kijelentette, hogy a jövő évben az Angyalföldi Lokomotív lesz az első, amely nagyobb beruházási összeget kap és felépítheti tornacsarnokát.

Ezután került sor az új vezetőség megválasztására.

50 év távlatából

Az 1904. évi nagy vasutas sztrájkra emlékezünk (II.)

Az 1904 április 19-én este Rákosrendezőn elkezdődött sztrájk hire gyorsan terjedt. Elsőnek Budapest-Nyugati-pályaudvar mozdonyvezetői csatlakoztak, akik megtagadták a sztrájk letörésére kirendelt rendőrök vonatának továbbítását. Április 19-ről 20-ra virradó éjjel a MÁV legtöbb állomása csatlakozott a sztrájkhoz. 20-án már nyoma sem volt a MÁV 15.000 kilométeres vonalán a megszokott zajos sürgésforgásnak. Nem füstölögtek a mozdonyok és nem lehetett az állomásokon egyenruhás vasutasokat látni. A fővárosi és a fővárosi gyülésre érkezett vidéki vasutasok a sztrájktanyákra siettek. A sztrájktanyákon együtt tömörült a hivatalnok és a szolga, az ellenőr és a váltóállító, a mérnök és a fütő rangkülönbség nélkül.

A pályaudvarokat, vasútvonalakat megszállta a katonaság és a csendőrség. A sztrájktanyákat a rendőrség vette körül. A kormány 20-án a sztrájkolók megfélemlítése céljából letartóztatott és toloncoltatott több mint ezer, vidékről érkezett vasutast. A következő nap azonban már kénytelen volt tárgyalásba bocsátkozni a sztrájkolókkal. Büntetlenséget igért, hozzájárult a vasutas nagygyülés megtartásához, megígérte az új szolgálati szabályzatot, ezzel szemben követelte, hogy a vasutasok azonnal vegyék fel a munkát. A sztrájktanyán a kormányengedmények felolvasása után a vasutasok kijelentették: követelik az 1901. és 1903-i memorandumaik összes pontjainak teljesitését. Azok teljesitéséig nem tesznek szolgálatot és a sztrájktanyán maradnak. „A jelenlévők esküre emelték kezüket, kalapjaikat lengették és igy kiáltottak: Esküszünk! Itt maradunk... inkább éhen veszünk, de nem megyünk!" — irták a tudósitók.

A sztrájk győzelmes befejezéséhez, hősies bátorság és elszántság mellett, határozott vezetésre lett volna szükség. Ez azonban hiányzott. Nem volt vezetője, irányitója a sztrájkoló vasutasoknak. A polgári ellenzék a sztrájk előtti időben kacérkodott a vasutasok mozgalmával s felhasználta azt a kormány elleni harcában. Ugyanakkor félt a tömegek harcos megmozdulásaitól, nem akart sztrájkot. A sztrájk a vasutas mozgalom polgári ellenzék befolyása alatt álló vezetőinek akarata ellenére robbant ki. A sztrájk megkezdése után a polgári ellenzék legfőbb gondja a kormány és a vasutasok közötti megegyezés minél előbbi létrehozása volt. Ilyen körülmények között a sztrájk vezetésére megválasztott tizenhármas bizottság tagjainak — akik a demokrata párt befolyása alatt álltak — „nem volt egyéb feladatuk, minthogy a rendet fenntartsák és a sztrájkolók nevében tárgyalásokat folytassanak, amelynek elfogadása, vagy visszautasitása felett ismét csak a tömeg volt hivatva dönteni..."

A szociáldemokrata párt — amely abban az időben már tartózkodott a nagy tömegeket mozgató, súlyosabb következményekkel járó bérmozgalomtól — szintén nem vállalta a sztrájkoló vasutasok vezetését. A szociáldemokrata párt a nagybirtokos és nagytőkés kormány érdekében minden rendelkezésre álló eszközzel igyekezett a vasutasokat távoltartani a sztrájktól. Jól tudta, hogy: „nincsen olyan országos szervezettel biró munkásszakma, melynek sztrájkja annyit árthatna a közgazdaságnak, olyan mértékben veszélyeztetné a társadalmi rendet, annyira megbolygathatná és oly széles területen a sokat emlegetett békét, mint a vasutasoké". (Népszava. 1904. IV. 21.). A szociáldemokrata párt „visszautasította" s megtagadta a pártvezetőséghez forduló vasutasok kérésének teljesitését. A Népszava a sztrájk letörése után kifecsegte, hogy: „a szocialista párt maga örizkedett attól, hogy segitséget adjon a sztrájkoló vasutasoknak." Azzal dicsekedett a Népszava, hogy a pártvezetőség segitségnyujtás helyett a sztrájk beszüntetését, a munka felvételét javasolta a vasutasoknak.

A polgári ellenzék, de különösen a szociáldemokrata párt áruló magatartása kedvező feltételt teremtett a kormány számára a sztrájk letörésére.

A kormány katonai segédlettel kezdte meg a vasúti forgalom megindítását. Ausztriából Budapestre vezényeltek az ott állomásozó vasúti ezred 150 főnyi legénységét. Behivták a Budapesten tartózkodó vasúti ezred póttartalékosait, s a király elrendelte a vasúti szolgálatot teljesitők katonai behivását és vasúti szolgálatra való beosztását.

A sztrájk brutális letörése április 23-án kezdődött. Ezen a napon 200 gyalogos, 90 lovasrendőr és egy század huszár keritette körül a sztrájtanyát A tartalékos katonáknak a sztrájktanyán kézbesitették a behivókat. 24-én este hat órakor a rendőrség megszállta a demokrata kört és a tizenhármas bizottság tagjait letartóztatta. „Az egész város ostromállapotban volt. Rendőrőrjáratok cirkáltak az utcákban... a vidéki állomások és pályatestek katonasággal voltak megrakva... a vidéki városokban is megkezdték a póltartalékosok behivását... Aradon szuronyos katonák kisérték a mozdonyvezetőket a vonathoz... mindenfelé őrült zavarok és még őrültebb erőszakoskodások..." irta a *Népszava* 1904 április 26-i számában.

A magyar államvasúti alkalmazottak 1904. évi sztrájkját a kormány leverte, a sztrájk vereséggel ért véget, ennek ellenére a vasutas-sztrájk jelentőségére nézve felülmúlta az eddigi sztrájkokat, kezdete volt annak a nagyarányu forradalmi sztrájkhullámnak, amely a következő évek során az egész országon végigvonult.

Gadanecz Béla

SZOCIALISTA VASÚTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI. Sztálin út 83. sz. — Telefon: 228-895 428 317 428-337 üzemi telefon 16—76. 39—49 Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 16.000 példány. — Szikra Lapnyomda Budapest VIII. Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 ÁPRILIS 17.



Gyors ütemben épül az újpesti vasúti híd. A Váci-út feletti hídszárny már elkészült, ugyancsak befejezték a nagy Duna-ág két pillérének építését. Az új híd különösen fontos azért, mert közvetlen összeköttetést teremt a dorogi szénmedencével. Képünkön Nemeskéri Géza elvtárs, a MÁV hídosztályának mérnöke a váciúti hídszárny vasszerkezetének szerelési munkáit ellenőrzi munkatársaival.
(Magyar Foto — Mező Sándor felv.)

A vasutasszakszervezet időszerű feladatai

Írta: Gáspár Sándor, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke



Szerte az országban a dolgozók százezrei — köztük a vasutasok is — lelkesen és eredményesen munkálkodnak célkitűzéseik megoldásán, hogy méltóan ünnepeljék május 1-ét és pártunk III. kongresszusát.

A vasutasoknak felelősségteljes feladataik vannak ebben a nagy munkában. Még ma is sokszázezer tonna áru elszállítatlan, s ezt a hátralékot sürgősen fel kell számolnunk. Emellett az egész dolgozó nép komoly erőfeszítéseket tesz a kemény tél okozta elmaradások behozására, a tervek teljesítéséért, túlteljesítéséért és ezt a többletárut szintén el kell szállítanunk. Ezt várják tőlünk a kohászok, bányászok, mezőgazdasági munkások és a többi ipari dolgozók. Ezt a feladatot kell hogy segítse szakszervezetünk mindenegyes aktívája és tagja.

Az idő megjavult — szerencsénk is van, napról napra több a megjavított mozdony és kocsi — a feladatok végrehajtásának lehetősége megvan. Ezért üzemi bizottságainknak, területi bizottságainknak jobban fel kell karolni az „500 kilométeres", a nehézsúlyú és az irányvonatok továbbításának mozgalmát, amelyekkel az 1953-as őszi forgalmat és a többi nagy feladatokat sikerült megoldanunk és amelyekkel el tudtuk érni a vasút történetében először a háromnapos kocsiforduló. Üzemi bizottságaink, területi bizottságaink, de a központ egyes osztályai is reszortfeladatnak tekintik ezt a munkát és nem a szakszervezet egésze munkájának. Különösen áll ez a debreceni igazgatóság területére, ahol a területi bizottság nem foglalkozik kellőképpen a munkaversennyel, minek következtében a járműjavító állandóan az utolsók között van, a forgalmi szolgálatnál pedig élüzem már igen hosszú idő óta nincsen.

Szakszervezetünknek erős ütemben meg kell javítani ezirányú munkáját, hogy a vasút feladatát jobban tudja teljesíteni. Szakszervezeti aktivistáinknak elő kell segíteni, hogy naponta 13—13.500 kocsit megrakjanak és elérjük a 3.4—3.5 napos kocsifordulót. A vasútüzemi munka, de szakszervezetünk versenyszervező munkájának javulása is a kocsiforduló eredményességét tükrözi.

A kongresszusi versenyben született meg a miskolci csomópont dolgozóinak vállalása és kezdeményezése, melyben versenyre hívták ki Budapest-Ferencváros csomópont dolgozóit. Ehhez a kihíváshoz nemcsak Ferencváros, hanem Rákosrendező, Rákos, Szolnok, Békéscsaba, Nyíregyháza, Celldömölk, Dombóvár és Pécs stb. csomópont dolgozói is csatlakoztak. A csomóponti párosverseny-kihívás alapja és célja — a napi szállítási feladatok mellett — az elmaradt szállítási feladatok teljesítése. Ez a párosversenykihívás máris lendületet adott a célkitűzések elérésében. Így a celldömölki fűtőháznál *Horváth Lajos* mozdonyvezető, *Tarci Imre* fűtő 4 vonattal 1432 tonna túlsúlyt továbbítottak. Vagy a miskolci fűtőháznál *Gergely Jenő* mozdonyvezető és *B. Nagy János* fűtő 6 vonattal 1454 tonna túlsúlyt továbbítottak. Örvendetes jelenség, hogy a kis fűtőházak is be tudnak kapcsolódni az *„500 kilométeres"*-mozgalomba. Így a zalaegerszegi fűtőháznál *Kovács János* és *Karlovics István* mozdonyvezetők brigádjaikkal 375-ös sorozatú mozdonyukkal, az előírt 140 kilométeres szinttel szemben teljesítményüket 192 kilométerre emelték.

Dolgozóink eredményei bizonyítják, hogy segíteni akarják a vasút feladatainak megoldását. Rajtunk a sor, szakszervezeti aktivákon, hogy az eredményeket állandósítsuk és általánosítsuk. Tegyük vasutas tömegmozgalommá az *„500 kilométeres"* és a *nehézsúlyú*-mozgalmat, mert csakis e mozgalmak élővé tételével tudjuk nagy feladatainkat megoldani.



A mezőgazdaságban megindult a tavaszi munka. Az eddiginél sokkal nagyobb menynyiségű iparcikket, vetőmagot, műtrágyát, üzemanyagot kér a falu. A vasuti szállítás zavartalansága most méginkább dolgozó népünk ügye, ezért üzemi bizottságainknak még szorosabbra kell fűzni kapcsolatait a mezőgazdasági dolgozókkal és javítani az együttműködést.

Élővé kell tenni a komplex-brigádok munkáját rendszeres értékelésen keresztül és újakat kell alakítani, ahol még ezidáig nem voltak. A komplex-brigádok eredményes munkájával nagyban hozzájárulhatnak a vasutasok és a mezőgazdasági dolgozók az áruk forgalmának meggyorsításához, a kocsik be- és kirakásának, valamint az állomási tartózkodási idejének csökkentéséhez.

Vasutas dolgozóink körében — ott, ahol ismerik a miniszstertanács és a SZOT közös határozatát a munkaverseny új rendszeréről — fokozódik a versenylendület, mint például Pusztaszabolcs állomáson, ahol a váltókezelő *Budai-brigád* már két hónapja tartja a sztahanovista szintet és most a sztahanovista oklevélért, majd a kiváló dolgozó jelvény megszerzéséért harcol.

Aktivistáink, bizalmiaink és a szakmai vezetők feladata az, hogy állandóan ismertessék a dolgozókkal a minisztertanács és a SZOT közös határozatát, a végrehajtási utasítást, a *sztahanovista cím, oklevél, kiváló dolgozó, a szakma kiváló dolgozója-jelvények* elnyerési módját és jutalmazását.



Ahhoz, hogy a vasutas dolgozók eredményesen folytassák a harcot a **kongresszusi zászló elnyeréséért** és jó munkájukkal azt ki is érdemeljék — elengedhetetlenül szükséges, hogy a verseny nyilvánosságát üzemi bizottságaink, aktíváink, bizalmiaink az üzemekben megjavítsák. A verseny nyilvánosságának középpontjába kell állítani a kongresszusi verseny vállalásáért folyó harc eredményeit és naponta biztosítani kell mindenegyes dolgozó számára, hogy elért eredményeikről rendszeres tájékozódást nyerjenek és ezzel biztosítsuk az előttünk álló feladatok teljesítését, illetve túlteljesítését.

Nem lehet megfeledkezni előbben a nagy munkában a dolgozókkal való törődésről, fokozottabb gondoskodásról. Ezt a feladatot ne engedjék üzemi bizottságaink, bizalmiaink, aktíváink félretenni. Harcoljanak a Munka Törvénykönyvében, a tervben lefektetett szociális berendezések megvalósításáért. Az e téren elért eredmények alapján dolgozóink nagyobb kedvvel és lendülettel fognak hozzá a munkához, mert ismerik munkájuk célját.

Az előttünk álló hetekben, hónapokban fontos feladatok hárulnak ránk. Nem kis erőfeszítésre van szükségünk ahhoz, hogy feladatainkat megoldjuk, de megvannak azok az előfeltételek, amelyek a győzelemhez szükségesek. Így a vasutas dolgozók egyre növekedő öntudata, a feladatok iránti felelősségérzete, a párt iránti szeretete. Ezek olyan tényezők, amelyek biztosítékok arra, hogy a vasutas dolgozók százezres tömege a kongresszusi versenyben is megállja a helyét és kivívja magának továbbra is dolgozó népünktől a *vasutasbecsület* megtisztelő elismerését.

MÁJUS 1. méltó megünneplésére készülünk

Jó kirakási eredmények a pécsi igazgatóság területén

A pécsi terület dolgozói márciusban mindent elkövettek a szállítási lemaradások behozásáért. Első helyen kell megemlékezni a *MÁV Szállítmányozási ÜV.* dolgozóiról, akik szervezett munkájukkal jó eredményeket értek el a raktárak és rakodóhelyek kihasználásában és a kocsiforduló csökkentésében. Súlytervüket 137.4. pénzügyi tervüket 118.1 százalékra teljesítették.

A *pécsi rakodási főnökség* dolgozoi április 4-én, hazánk felszabadulásának tiszteletére 45 kocsi különféle küldeményt *Pécsett, Pécs-külvárosban, Pécsbánya-rendezőn* és *Mecsekalja* állomáson *átlagosan három óra alatt* raktak ki.

Pécsbánya-rendező állomás dolgozói március harmadik dekádjában a feladási kocsik rakodási tervét 121, a leadási kocsik tervét 115 százalékra teljesítették. Ez az állomás nagyon jól együttműködik a bányával. *A jó összhang eredményeként irányvonati tonnatervét 116 százalékra teljesítette, 48 nehézsúlyú irányvonatot közlekedtetett 6597 tonna túlsúllyal.*

Az üzemek közötti versenyben első helyen áll *Mohács állomás*, amely a rakodási időt a feladási kocsiknál 157, a leadásiaknál 167 százalékra teljesitette. Az állomás dolgozói a vállalatokkal való jó együttműködés eredményeként egy 31 kocsiból álló irányvonatot 3.6 óra alatt raktak ki.

Villány állomás még ezt a kiváló eredményt is túlszárnyalta. A villányi dolgozók, Szili József állomásfőnök jó szervező munkájával, 25 kocsiból álló irányvonatot 1.8 óra alatt raktak ki. Jó munkájukhoz hozzájárul a pécsi gócponti áruirányítók időben leadott előjelentése is. *(Várnai László tudósító.)*

Miskolc személypályaudvar a csomóponti versenyben

Amióta a kongresszusi verseny megindult, a szokottnál is élénkebb a munka *Miskolc személypályaudvar* forgalmi irodájában. Valamennyi brigád tett felajánlást a kongresszus tiszteletére és május 1-re. A vállalások tárgya: *minél előbb letörleszteni a téli adósságot.*

A lelkes munkának meg is van az eredménye: *Miskolc személypályaudvar első negyedévi tervét három nappal korábban fejezte be.* Ennek az eredménynek értékelésénél figyelembe kell venni, hogy egy hónappal ezelőtt milyen teljesítményekből indultak ki a dolgozók. A személyvonatok menetrendszerinti indítását 77.5, a tehervonatokét 91.5 százalékra, a gurítási tervet pedig 877 százalékra teljesítették. Ma a kongresszusi és a csomóponti verseny lendületében *Urbán László* sztahanovista forgalmi szolgálattevő például *a személyvonatok menetrendszerinti indítását 120.3 százalékra, Bátok Ferenc* sztahanovista forgalmi szolgálattevő *a tehervonatok menetrendszerinti indítását 162.1 százalékra teljesítette a tervszámhoz viszonyítva. Hegyesi Tibor* sztahanovista kocsimester szovjet siktolatási módszer alkalmazásával a *kocsitartózkodási tervét 114 százalékra. Csongrádi László* sztahanovista gurításvezető *gurítási tervét 108 százalékra teljesítette.*

Szükség is van ezekre a magas teljesítményekre, mert Miskolc csomópont meg akarja előzni Budapest-Ferencvárost és Rákosrendezőt a csomóponti versenyben és el akarja nyerni a kongresszusi zászlót.

Makó Imre levelező, miskolci igazgatóság.

Egy héttel rövidítették meg a vágányzárat – ezzel is segítik a folyamatos elegyáramlást

Székesfehérvár állomás átalakítása során a *Celldömölki Vasútépítő ÜV.* székesfehérvári üzemvezetőségének több csoportkitérő kivételét és betolását kellett elvégeznie. Számos vágányátépítést és eltolást is végrehajtottak. A tavaszi szállítások zavartalansága, a menetrend betartása gyors munkát kívánt, ezért a dolgozók kongresszusi és május 1-i felajánlásként a nehéz és felelősségteljes munkára rövid időtartamra, április 6-tól 21-ig kértek vágányzárat. Közben állandóan arra törekedtek, hogy ezt a határidőt is megrövidítsék és a vágányzárat a tervezettnél hamarabb fel lehessen oldani. Szorgos munkával sikerült is napi 2—3 órát megtakaritaniok, igy a *vágányzárat már április 14-én 14 órakor fel lehetett oldani.*

A vasútépítők *180 százalékra teljesitették felajánlásukat. A munkálatokat végző sztahanovista brigádok átlagos teljesítménye 145 százalék volt.* Hatásos segítséget nyujtottak nekik az állomási forgalmi dolgozók és *Uzsoki Imre* üzemibizottsági elnök. A *Lukács István* építésvezető irányítása alatt végzett munkában kitüntek: *Kovács Lajos* főpályamester, *Kiss György* főpályamester, *Berde Gyula, Csák József, Zele József, Csuzi István, Bogdán István* előmunkások és brigádjaik.

Így kell harcolni a szállítási lemaradások behozásáért

A kongresszusi versenyben és a munkásság nemzetközi nagy ünnepére, május 1-re való készülődés során nap mint nap új hőstettek születnek. Ilyen hőstettel érdemelték most ki dolgozótársaik elismerését és megbecsülését a miskolci fűtőházban *Csorba János* mozdonyvezető és *Kerékgyártó I. István* fűtő.

Csorba elvtársék április 7-én az 1522. számú személyvonatot továbbinditottak Hidasnémetibe. Hidasnémetiben közölték velük, hogy egy 2123 tonnás nehézsúlyú vonatot sürgősen Felsőzsolcára kellene vinni. *Csorba* elvtársnak eszébe jutottak népnevelőjének szavai, hogy a téli lemaradások következtében 500 ezer tonna felgyülemlett áru vár még elszállításra. Ezért fűtőjével együtt vállalta a nehézsúlyú vonatnak Felsőzsolcára való továbbitását. Felsőzsolcára érve nyomban fordultak és gépmenet ben ismét Hidasnémetibe mentek, hogy onnan az 1521-es személyvonatot közlekedtessék Miskolcról a 461. számú munkásvonatot vitték menetrendszerinti pontossággal Füzesabonyba. Füzesabonyban látták, hogy az állomáson nagy az elegytorlodás. *Hogy az állomást felszabadítsák, vállalták egy debreceni irányvonatnak Mezőpárkányra való továbbítását.* Füzesabonyba visszatérve ismét munkásvonatot vittek Miskolcra. Egyhuzamban 34 órán keresztül voltak gépükön és szolgálatuk alatt 42 mázsa szenet takarítottak meg. *(Tarcsi Lajos levelező.)*

A BALESETEK ELLEN



A Vasutasok Szakszervezetének munkavédelmi osztálya munkavédelmi vándorkiállítással is segíti a vasutas dolgozók baleset elleni küzdelmét. A vándorkiállítást a Hámán Kató fűtőházban nyitották meg, innen indul majd a kiállítás anyaga országjáró útjára.
(Kovács G. felv.)

ÚJ DIESEL-ELEKTROMOS TOLATÓMOZDONY



A Ganz és a MAVAG-gyárakban most készült el az új, 600 lóerős Diesel-elektromos tolatómozdony. Képünk: az új mozdony munka közben Rákos állomás gurítódombján.
(Kovács G. felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Segítsék pártszervezeteink az üzemi MNDSZ-szervezeteket

A felszabadulás óta a nők a népgazdaság minden területén eredményesen dolgoznak. A vasuton is minden szolgálati ágban találunk nődolgozókat, akik jól megállják helyüket, tevékeny részesei a szocializmus építésének, kimagasló eredményeket érnek el a kongresszusi versenyben is.

Pártunknak 1953 november 20-án határozata jelent meg a nődolgozók nevelésével kapcsolatban. Az MNDSZ-szervezetek a multban nem vették figyelembe tömegszervezeti jellegüket és a párt módszereit igyekeztek lemásolni, mely természetesen hibákhoz vezetett. A határozat megállapítja, hogy az üzemi *MNDSZ*-szervezetek korábbi megszüntetése ennek ellenére hiba volt, mert igy a nődolgozók sok esetben magukra maradtak. Éppen ezért a párthatározat előirja, hogy ismét létre kell hozni az üzemi MNDSZ-szervezeteket ott, ahol a nődolgozók száma azt szükségessé teszi és el kell érni, hogy azok új módszerekkel és új tartalommal dolgozzanak. Ahhoz, hogy az üzemi *MNDSZ*-szervezetek valóban a nődolgozók harcos, segitő tömegszervezetei legyenek, elsősorban a pártszervezetek fokozottabb támogatása szükséges.

Nézzük meg, hogy a párt határozata után milyen feladatok állnak a pártszervezetek és a megalakuló üzemi MNDSZ-szervezetek előtt.

Pártszervezeteinknek az eddiginél jobban meg kell érteniök, hogy a nődolgozóknak más problémáik is vannak, mint az üzemek férfimunkásainak. A nődolgozókat is kell szakmailag és politikailag nevelni, de nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy vasúton dolgozó asszony szolgálat után feleség, családanya, — akinek munka után otthon sokszor nem kisebb feladatot kell ellátnia, mint üzemi munkája során.

A pártszervezeteknek elsősorban meg kell ismerniök a nődolgozók helyzetét. Ez nem egyszerű feladat. Nemcsak üzemi munkájukat, hanem családi életükben előforduló problémáikat is világosan kell látniok. Hiszen az otthon például minden esetben befolyásolja az üzemi munkát a férfiaknál is, de hatványozottabban igy van ez a nőknél.

Helyes, ha a pártszervezet vezetői időnként összehivják a szolgálati hely nődolgozóit, megbeszélik velük problémáikat és segitik azok megoldását. Helyes az is, ha állandóan tartanak családlátogatásokat s az aktivák is állandó feladatuknak tekintik a nők helyzetének megismerését és a segítségnyujtást. De emellett továbbra is fontos feladat a nők politikai és szakmai nevelése.

A pártszervezet nyujtson segitséget az *MNDSZ*-választásokat előkészítő bizottság tagjainak kiválasztásához is és a bizottság tagjaival hetenkint rendszeresen beszéljék meg a munka során tapasztaltakat. Természetesen a pártszervezetek segitő munkáia nem fejeződik be az *MNDSZ*-szervezetek létrehozásával, hanem lényegében a fokozott segitség akkor kezdődik, amikor az *MNDSZ*-szervezetek dolgozni kezdenek. Ezért a pártvezetőség az agit.-prop. titkárt bizza meg az *MNDSZ* állandó segítésével.

A megalakult MNDSZ-szervezeteknek elsődleges feladata a nődolgozók nevelése, zavartalan munkájuk előfeltételeinek biztosítása. Csak ez teszi lehetővé azt, hogy a nők nyugodtan, kigyensúlyozottan tudjanak dolgozni, termelni és családi életet élni.

Melyek a vasútnál dolgozó nők leggyakoribb problémái? A legnagyobb nehézséget a szociális létesítmények elégtelensége, sokhelyütt teljes hiánya okozza. Az anyáknak elsősorban a bölcsődék és napköziotthonok hiánya okoz gondot. Sokan közülük szomszédokra hagyják gyermekeiket, vagy munkahelyükre viszik szolgálati idejük tartalmára. A gyermekükért aggódó anyák nem végezhetnek teljesértékü munkát, sok esetben visszamaradnak a tanulásban is. De minden nőnek, a számos szolgálati helyen uralkodó rossz szociális helyzet okoz keserűséget. Gondolunk itt elsősorban a tisztaság és higiénia terén megmutatkozó hibákra.

Ezeknek a problémáknak megoldásához elsősorban a párt, a szakszervezet és MNDSZ-szervezeteknek kell segitséget nyujtaniok. A mozgalmi szervek öntevékenysége, a szolgálati főnökök bevonása — a jelen körülmények között is — sok helyen csökkentheti és orvosolhatja ezeket a panaszokat.

Jó az a módszer, ahogy *Ambrus* elvtársnő, Szeged állomás nőfelelőse dolgozik. Ő, — együtt a szolgálati vezetővel, — az egyik vasutas asszonynak biztositotta az állandó nappalos beosztást, mert másként az elvtársnő nem tudta volna ellátni két kisgyermekét. Hasonló módon segíti a nőket a Szolnoki Járműjavító *MNDSZ*-szervezete, ahol az MNDSZ vezetői meglátogatják a beteg nődolgozókat és igyekeznek gondoskodni róluk. Természetes az, hogy azok a nődolgozók, akik ilyenformán is érzik a párt gondoskodását, az *MNDSZ* segitését, sokkal jobb kedvvel és nagyobb lendülettel dolgoznak. Ez a helyes és eredményes foglalkozás módja. Igy a nődolgozók, az *MNDSZ*-ben segítőjüket, támaszukat fogják látni és szívesen részt vállalnak a szervezet munkájában is.

Az ilyen politikai munka fokozza a nődolgozók öntudatát, serkenti őket, fegyelmezettebb, jobb munkára és elösegiti olyan légkör kialakitását, amely nem türi meg azokat, akik munkájukban és magatartásukban fegyelmezetlenek.

Az *MNDSZ*-szervezetek létrehozásában és működésüknek segítésében tehát nagy szerepet kell vállalniok a pártszervezeteknek. Állandó és tartalmas, módszerbeli és eszmei segitségnyujtással tudják elérni azt, hogy erős, jól dolgozó MNDSZ-szervezetek segitsék a vasút nődolgozóit.

TASNADI ERZSÉBET,
a Vasútpolitikai Főosztály munkatársa

KONGRESSZUSI VERSENYHÍRADÓ

PALÁSSAGYARMAT ÁLLOMÁSON a gócponti áruirányító brigád tagjai Márton József, Bacsa József és Szász Endre márciusban 126 százalékra teljesitették a rakodási időt. Irányvonati tervük teljesítése 130 százalékos. Ezzel túlszárnyalták a sztahanovista szintet és megkapták a sztahanovista kitüntetést. (Merész József levelező.)

★

MEZŐHEGYES ÁLLOMÁS dolgozói a pártkongresszus tiszteletére tett felajánlásaikat túlteljesitették. A rakodási idő teljesítésénél például a 130.5 százalékos felajánlással szemben 140 százalékot értek el. (Peták Mátyás levelező.)

★

TISZATENYŐ ÁLLOMÁS dolgozói április 10-re teljesitették a kongresszusi versenyvállalásukat és új felajánlást tettek. Felajánlották, hogy a mezőgazdaság megsegitése érdekében társadalmi munkában 30 munkanapot fordítanak a tiszatenyői „Lenin" termelőszövetkezet kultúrházának építésére. (Gyoroki István levelező.)

★

VESZPRÉM ÁLLOMÁSON Szalai László forgalmi szolgálattevő márciusban 116,6 százalékos átlagteljesítményt ért el hét részlettervben. Eredményét a kereskedelmi szakszolgálattal és a szomszédos állomás dolgozóival való jó kapcsolata révén érte el. (Benkő Pál levelező.)

★

A BÉKÉSCSABAI ALFÖLDI KISVASUT vontatási műhelyében a felszabadulási műszakban Baukó József és Oláh Béla kocsilakatos 165, Szabó Pál és Marksteiner László kocsilakatos 238, Hugyecz Pál villanyhegesztő 168, Betyánszki Pál asztalos 146,3, Gyulavári András és Király József fényező 184 százalékos eredményt értek el. (Tolnai Béla levelező.)

★

A KISKUNHALASI FŰTŐHÁZNÁL Szénási László mozdonyvezető és Babos István fűtő a 324-es sorozatú gépükre megállapított normát 165 százalékra teljesitették. A javitási költséget a sorozat átlagjavitási költségeihez viszonyitva 17 százalékkal csökkentették. A tervhez képest 6,5 százalékos szénmegtakaritást értek el.

★

PUSZTASZABOLCS ÁLLOMÁSON Hajdú József rendelkező forgalmi szolgálattevő és brigádja március 13-án a fajlagos kocsimozgatásban 124 százalékos, a kocsitartózkodási terv teljesitésében 128 százalékos, a terhelési tervnél pedig 106 százalékos eredményt ért el.

★

PÁROSVERSENYRE LÉPETT Sárvár és Keszthely állomás. A személyvonatok menetrendszerinti indításában 96,4 százalékos teljesítésével jelenleg Sárvár vezet Keszthely előtt, amelynek teljesítése 91 százalék. A vonatforgalmi tervet a fajlagos kocsimozgatást és a kocsimozgatási egységidőt Keszthely teljesíti jobban, mert 103, 106, illetve 100 százalékos teljesitményével ezekben a versenypontokban megelőzi a 101.7. 75.7, illetve 98 százalékot teljesítő Sárvárt.

NEMZETKÖZI HÍREK

A világ dolgozói — május 1 előtt

„Tőlünk, egységes fellépésünktől és éberségünktől függ, hogy eljövendő új sikerekket lefogjuk az ágyúkufárok bűnös kezét" — mondja a *Szakszervezeti Világszövetség* május 1-i felhivása s ez a felhivás világosan tükrözi, hogy az idei május elseje, a proletár nemzetköziség nagy ünnepe, egyben a békéért harcoló népek seregszemléje is. A demokratikus szabadságjogok és a béke ellenségei a kapitalista országokban mindent elkövetnek, hogy elhallgattassák az ezen a napon még erőteljesebben feltörő követeléseket. *New Yorkban* például egyszerüen *betiltották a május 1-i ünnepségeket*, elárulva ezzel féleimüket, rettegésüket a munkásosztály minden megmozdulását illetően.

Az idei május 1-re — az uralkodó körök korlátozó rendszabályai ellenére is — minden előkészület megtesznek a kapitalista országok dolgozó tömegei is, mert tudják, hogy a válságból, a nyomorból kivezető utat csak a proletariátus nemzetközi összefogása nyithat számukra. A proletariátus erejét fogja világszerte tükrözni az idei ünnep. Nem véletlen, hogy *a sztrájkmozgalmak éppen a május 1-ét megelőző időszakban lángolnak fel újult erővel. A Francia Általános Munkásszövetség* (CGT) például közvetlenül május 1 előttre, *április 28-ra hirdette meg a francia dolgozók általános 24 órás sztrájkját*, tiltakozásul a kormány háborús nyomorpolitikája ellen.

A magyar dolgozók milliói — a szabad országokban élő dolgozók százmillióival — a boldog öröm, a jól végzett munka vidámsága jegyében készülnek a proletariátus nagy ünnepére. A magyar vasutas dolgozók is az újabb felajánlások ezreivel tanusitják, hogy átérzik: jobb munkájukkal fejezik ki legbeszédesebben szolidaritásukat a világ valamennyi dolgozójával.

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG

Hogyan dolgozik az első kínai menetirányitónő

Suan Hsiao-Chu, az első kínai menetirányitónő érdekes cikket irt a *„China Reconstructs"* cimü folyóiratba. A jelenleg 24 éves kínai leány 18 éves korában került a vasúthoz, eleinte jegyvizsgáló, majd pályaudvari bemondó volt. Érdekesen irja le, hogyan lett később kocsirendező. Amikor állomásfőnöke megkérdezte tőle, akar-e kocsirendező lenni, *Tien Kuei-yingre*, az első kínai mozdonyvezetőnő szép eredményeire gondolt és igy felelt: *„Ha ő ilyen jól tudja végezni nehéz, nagy ügyességet kivánó munkáját, miért ne tudnék én is megfelelni a feladatoknak"*.

Az állomás férfi dolgozói eleinte bizony nem fogadták szivesen az új kocsirendezőt. *„Mióta Pan-Ku a káoszból kiformálta az eget és a földet, soha senki nem hallott még női kocsirendezőről"* — mondták az öregek, de ez nem vette el a leány bátorságát. Két hónapon keresztül nagyszerű eredménnyel végezte nehéz munkáját, úgyhogy felfigyeltek rá a vasútigazgatóságon is és diszpécserré képezték ki. Büszke volt új beosztására, hiszen Kina japán megszállása alatt még kinai férfiak sem tölthettek be ilyen fontos munkakört.

A háromhónapos kiképzési időt a fiatal kinai leány szorgalmával 35 napra rövidítette. Uj beosztásában is voltak eleinte apróbb kellemetlenségei, például, amikor először szólt be a menetirányitói hangszóróba, az állomásról csodálkozva kérdezték vissza: *„Kinek a gyereke beszél a menetirányító szobából?"* De amikor jobban megismerték a vonalon, megszerették jó munkájáért. Sokat tanult továbbra is, átvette a régebbi menetirányitók tapasztalatait, szovjet könyvekből egészitette ki tudását s főként a *Zagorko-módszernek* köszönhette későbbi eredményeit, vagyis annak, hogy személyesen is *leutazott vonala állomásaira és megismerkedett az ottani dolgozókkal, megismerte az állomások adottságait*. Jó munkájára jellemző, hogy *az ő kezdeményezésére indult meg a vonalon a nehézsúlyú mozgalom*, az ő meggyőző szavaira vállalkoztak nehézsúlyú vonatok továbbitására olyan mozdonyvezetők is, akik azelőtt vonakodtak ettől. A legmesszebbmenően segiti a vonalon dolgozók, a forgalmisták és mozdonyvezetők munkáját s ennek a jó együttműködésnek a gyümölcse, hogy lényegesen meggyorsult az elegymozgás, hogy a vonatok ma már 2000—2500 tonnán felüli terheléssel mennek olyan nehéz szakaszon — *Hsintun* és *Yian* között — ahol azelőtt csak 700 tonnát vittek.

Amikor megkérdezték a fiatal menetirányitónőtől, mi a titka eredményeinek, igy felelt: *„A menetirányitónak olyannak kell lennie, mint a jó hadvezérnek. Ismernie kell a terepet és harcosait. Területemen úgy ismerek minden állomásfőnököt, forgalmistát, mozdonyvezetőt, mintha családom tagjai lennének. Mivel pedig ismerem az embereket, akikkel dolgozom, képes vagyok olyan terveket készíteni, amiket teljesítenek"*.

FRANCIAORSZÁG

A francia vasutasok lapja a magyar úttörővasutasok vidám életéről

„Uj szórakozás a budapesti kis vasutasok számára" cimmel a *„La Tribune des Cheminots"* terjedelmes riportot közöl a magyar ú.törő-vasutasok vidám életéről. „Kis vasutasoknak nevezzük őket — irja a lap — nem pedig gyermek vasutasoknak, mert hiszen igazi vasutasok ők, akiknek komoly kiképzésen kell átmenniök, mielőtt szolgálatukat átvehetik." A lap ezután megirja, hogy az úttörő-vasutasok most — „új szórakozásként" — zenekart alakitottak és képet is közöl a zenekarról.

AUSZTRIA

Az osztrák gazdasági élet „csodája"...

„Csak nem volt minden hiábavaló?" — cimmel az osztrák vasutasok lapja, a *„Betriebszeitung"* felveti a kérdést: mi értelme volt a háború vérontásának, mi értelme volt az újjáépitésben hősiesen résztvevő osztrák vasutasok erőfeszitéseinek, ha az eredmény az, hogy *a vasutasok nyomora mellett a milliomosok száma növekszik?* Az osztrák gazdasági élet csodája — irja a lap — hogy amig állandóan növekedik a munkanélküliek száma, ugyanakkor az osztrák milliomosok száma évente százzal nő. Jelenleg 305.000 munkanélküli mellett 400 milliomos van Ausztriában. Az Osztrák Gazdaságkutató Intézet hivatalos adatai szerint a 400 milliomos 50 százalékának 2 millió schillingnél több az évi jövedelme, de a többinek is jóval felül van az egymillión. Megállapitja a lap, hogy *egy milliomos átlagos „szerény" havi 120.000 schillinges jövedelméért egy vasutasnak 12 évig kell dolgoznia.* Két osztrák milliomos egy évi átlagjövedelme elég lenne arra, hogy teljesithessék valamennyi osztrák vonatkisérő béremelési követelését, amely összesen 3.2 millió schillinget tenne ki évenként. De természetesen az áruló szakszervezeti vezetők, a vasútigazgatósággal egy követ fujva, ezt a jogos követelést sem segitik megvalósuláshoz.

☆ A MÓDOSÍTOTT SZERVEZETI SZABÁLYZAT TERVEZETÉHEZ ☆

Hozzászólás Tőzsér elvtárs javaslatához

A módosított szervezeti szabályzat tervezete 40. pontja — véleményem szerint — nem fejezi ki az új szervezeti szabályzat több pontjában kidomborodó kiszélesítését a pártdemokráciának. Helyesnek tartom *Tőzsér Ernő* elvtárs javaslatát, amely a *„Szocialista vasútért"* 1954 április 3-i számában megjelent, hogy *a vasutas pártszervezetek irányitását választott szervek végezzék*. A politikai osztályoknál az utasításszerű vezetés attól kezdve, hogy a vasutas pártszervezetek a politikai osztályok vezetése alá kerültek, döntően megváltozott. Véleményem szerint a szervezeti szabályzat tervezete ezt figyelmen kivül hagyta. Igaz, hogy a pártdemokrácia érvényesül a pártfegyelmi ügyekben, tag-, tagjelölt felvételi kérelmek elbirálásában, de itt sem tökéletesen.

A vasútpolitikai osztályok mellett működő pártbizottságok határozatát a jelenlegi körülmények között a politikai osztályok vezetői jóváhagyhatják, vagy elutasithatják. Ha a pártbizottság az osztály vezetőjének elutasításával nem ért egyet, akkor a Politikai Főosztály vezetője egyszemélyben dönt.

A pártdemokrácia megsértését látom abban is, hogy a Politikai Főosztály mellett működő pártbizottságot nem a vasutas párttagság választja, hanem a Politikai Főosztály nevezi ki A főosztály mellett működő pártbizottság kinevezése azt az érzést kelti a vasutas párttagokban, mintha nem lennének egyenjogú párttagok a párton belül, mivel nincs meg az a joguk, hogy a vasút területén a legfelsőbb szervet ők maguk válasszák meg. Jóllehet választás esetén ugyanazokat választanák meg.

Egyetértek azzal, amit *Tőzsér* elvtárs felvetett, hogy a vasútpolitikai osztályok alakuljanak át pártbizottságokká, mint ahogy azelőtt volt, amikor a vasutas pártszervezetek irányitása szintén a vasutas pártbizottságok alá tartozott. A vasutas területi pártbizottságok felsőbb szerveként hozzuk létre az országos vasutas pártbizottságot.

Tekintettel a vasút nagy fontosságára és szerepére népgazdaságunkban, valamint arra, hogy a Központi Vezetőség irányitása közvetlenül érvényesüljön, javasolom, hogy a Pártközpont a Vasúti Főosztályra, valamint az igazgatóságok területeire országos pártszervezőt küldjön ki, mint ahogy ez a gyakorlatban érvényesül a népgazdaság más nagyfontosságú területein.

Bicskei Jenő,
a Nyugati Pártbizottság szervezőtitkára

Munkánkat megkönnyiti, életünket szebbé teszi a kormányprogramm









Az állomásokon, a fűtőházaknál mind több olyan létesitményt láthatunk, amelyek már a kormányprogramm óta épültek. Uj, tágasabb őrházak, korszerű, kényelmes középállomási laktanyák, a jobb vizellátást szolgáló víztornyok teszik könnyebbé a vasutasok munkáját, nyugodtabbá a pihenésüket. Képeinken a legújabb létesitményekből mutatunk be néhányat. (Kovács István rajzai)

A 7-ES SZÁMÚ JELZÉS

Hosszú, éles sipolás. A kémény mellől vékony gőzsugár tör utat magának, a napsugár töve hegyes, mint a toll, a mozdony tűzte kalapjára. A sipolás meg száll, mint valami rikoltozó madár — állomás felé tart a vonat. Rákosrendező. Távolból idehunyorognak a város gázlámpái. A vonatkerekek elzakatolnak az őrbódé előtt. Nagybajuszú, vénülő ember áll a váltó mellett, megpróbálja kihúzni magát, ahogy az előírás megparancsolja az ilyen váltókezelő vasúti szolgának. Mert a hivatalos neve: szolga! Mint ahogy szolga a többi váltókezelő, a vasúti fütő, a tehervonatkísérő — és túl rajtuk ezen az 1904-es osztrák-magyar monarchiabéli Magyarországon millók. Mindenki, aki munkájából él. Szolgák és urak és az urak közt a legfőbb úr: Tisza István, a miniszterelnök. Ámbár néki is van gazdája: Bécs. A császár...



Az angyalföldi sztrájktanyán. A vasutasok sztrájkja 15.000 kilométernyi vonalon megbénította a forgalmat.

Itt, a lokomotívon, a mozdonyvezető kormos arcához emeli olajos kezét. Korom és olaj — ennyi csak az élet. Erről beszélték a minap is egy nagygyűlésen a ligetben, a „Trieszti nő"-söntésben. Felállt egy uriemberforma, kékzubbonyos, aranygalléros hivatalnok, fölállt bizony a kocsmaasztalra. — Barátaim, kezdte — ők meg, már mint a mozdonyvezetők, itt a sarokban, egymásra néztek. „Barátaim!" — Igy azelőtt nem igen beszéltek velünk a hivatalbéli urak. No, persze most már, hogy minden drágul, hogy a jogaikat is elvették, a hivatalnok urakat is szoritja a csizma, a megélhetés. És ha úgy veszszük, aki vasutas, az végtére mind mostohagyerek...

Korom és olaj — ez a mi életünk — mondta akkor a sógor a sarokban — ha meg leszállsz a gépről, úgy nyom továbbra is a gond, mint ha elakarna lapitani. Hejh!... No, de most talán! Ma este — éppen április 19-e van — holnap nagygyülés lesz... Ott majd elmondja a küszködést, a nyomorúságot, a magáét, a többiekét. Zökken a váltón a vonat, aztán tovább zakatol: kenye-ret... ke-nye-ret... kenye-ret...

Bolond áprilisi szél fúj. Beérnek Rákosrendezőre. S ekkor hirtelen, mintha megszállta volna a buzgóság, végig a vonalon megszólalnak a jelzőharangok. Minden váltóbódénál, minden őrháznál (erre felé sok van), minden állomáson. Kiling, kiling, kiling... 7-es számú jelzés, 7-es számú jelzés!... Minden vonatot meg kell állitani!... Minden vonatot meg kell állitani!... A szemaforok voros szeme „Megálljt!" int. Megállni! Megállni! Kézilámpák emelkednek, himbálózó fényük parancsol: Megállni! Megállni! A mozdony fujtat, lassit, aztán rándit egyet, s megmerevedik. A vagonok csörömpölve egymáshoz ütődnek. A mozdonyvezető leugrik a gépről. S a mozdony felé már fut is egy lámpás ember: Egy lépést se tovább!... Sztrájkolunk! Gyalog indul el. A sinpárokon mindenütt megdermedt vonatok, kiabáló utasok. Amott a mozdonyból kieresztik a gőzt. Sztrájk! A fények, amelyek a vonatokat kalauzolják a sinpárok között, sorra elalszanak, nem égnek már a váltólámpák, a szemaforok becsukják vörös, zöld, sárga szemüket. A kézilámpások fénye körül pedig nagy a csoportosulás.

— Betiltották a nagygyülésünket! Abcug Tisza, abcug Tisza, le vele!

A forgalmi tisztviselők letépik karszalagjaikat. Sztrájk! Mégis: akad egy sztrájktörő. Egy mozdony elindulna, mérgesen szisszeg a gőz a kerekek körül, de... Egyik vasutas kezdte el, a többi gyorsan követi a példát, 300 ember fekszik máris a sineken. Induljon el, ha mer!... „Szolgák" — igy hivják őket, de most uralják a pályát. Valaki lobogva hozza a hirt: Monoron felszedték a sineket! Egy másik fut az újabb hirrel. Pestről jönnek a „konstáblerek", de katonák is... És zúg rá a felelet: Abcug Tisza, abcug Tisza!...

Igy kezdődött a nagy vasutassztrájk 1904-ben, április 19-én, este 8 órakor. Négy napig tartott általánosan, de vagy egy hétig, mig mindenütt újra elindultak a vonatok. Sztrájkba tört ki a vasutasok elkeseredése, sztrájkba csúcsosodott ki az a nagy küzdelem, amelyet éveken át folytattak a vasút dolgozói abban a ferencjózsefi, tiszaistváni világban, sorsuk megjavitásáért, nagyobb darab kenyérért. Évekig türt a vasutasság (köztük ötszáz nő is volt), huszonhatezer szolga, tizenháromezer altiszt, hétezerhatszáz hivatalnok — nem is szólva a negyvennégyezer munkásról, akik a vasút műhelyeiben dolgoztak. És ezen az áprilisi estén, amikor még olyan távoli helyekről is, mint Zágráb, Pesten voltak már a vasutasok képviselői, hogy nagygyűlésen tanácskozzanak ügyeikről és helyzetükről — valaki megszólitotta a 7-es számú jelzést. Detektív, rendőr, csendőr, királyi ügyész kereste, kutatta azt, aki leadta. Nem tudták meg soha, pedig tudhatták volna: a végsőkig elkeseredett emberek. Nem egy ember, ezer, meg ezer.

A 7-es számú jelzés végigfut az egész országon. Tizenötezer kilométernyi sinpáron elnémult a vasuti kerekek zaja. Amikor egy sztrájkoló mozdonyvezető megállitja Debrecenben vonatát, a kalauz nem azt kiáltja: Debrecen tiz perc, hanem ezt lelkesen, Debrecen háromezer perc! Pesten pedig az angyalföldi sztrájktanyán ezrével ülnek együtt a vasutasok. Ezt is, valamint a herminaúti reklámkertbeli sztrájktanyát a rendőrök veszik körül. A Tisza-kormány a sztrájk másodnapján mozgósitja az úgynevezett vasuti ezredet, de ennek emberei csak a bécsi vonalat tudják üzemben tartani. A pályaudvarokat mindenütt megszállja a katonaság. Szuronyos bosnyákok próbálnak egy-két mozdonyvezetőt felültetni a gépre... Nem sikerült. Az ország csendben, de nagy rokonszenvvel kiséri a vasutasok „lázadását". Hiszen Tisza ellen zúdulnak, aki markában szoritja az országot. Ferenc József császár és király is eleget hallhatott a bécsi Burgban a cari Ofoszországban erjedő munkásmozgalmakról ahhoz, hogy most ijedten rendelje magához Tiszát. — Mi lesz — mondja neki — ha háború tör ki s mi ennyire nem számithatunk a vasutasokra...: Még több csendőrt, még több rendőrt, katonákat a sztrájkolók ellen! És összefogják a mozdonyvezetőket, a fütőket. Nyolcszáz vasutast visznek be a toloncházba. Hiába. A sztrájktanyák megtelnek. A hir pedig világgá röppen. Mindenütt rokonszenv kiséri a magyar vasutasok küzdelmét. Táviratok jönnek Ausztriából, Poroszországból, Olaszországból. S a negyedik napon a magyar „királyi" kormány a legdurvább intézkedésre határozza el magát: a sztrájkolók közül a katonaviselteket behivja. Még erősebb rendőrgyűrű veszi körül a sztrájktanyát s katonai bizottság is érkezik. A rögtönzött sorozóbizottság a helyszinen kiosztja a sárga behivó lapokat. Csak az egyik tanyáról kétszáznyolcvanhárom vasutas tartozik azonnal bevonulni a közös hadsereg laktanyáiba, kétszáztizenöt a honvédekhez. Azonnal beöltöztetik őket és indulás a pályaudvarra! Országszerte nagy a fölháborodás. Még sohasem fordult elő, hogy a tartalékosokat foglalkozásuk szerint hivták volna be és nem a koruk után...

A nagy vasutas-sztrájk összeomlik. A vezető 13-as bizottság tagjait letartóztatják. A letartóztatottak védői között van Landler Jenő is. Ha valaki, ő tudja igazán, hogy ez a sztrájk, amelyet az akkor még szervezetlen vasutasság robbantott ki, nem múlik el nyomtalanul... Igy beszél a biróság előtt: „Lehet-e elitélni e mozgalmat? A magam részéről csak csodálkozni tudok, hogy egy évtizedeken keresztül ennyire megsanyargatott, megalázott, mesterséges eszközökkel rabszolgává aljasitott osztály annyira, amennyire öntudatra tudott ébredni és rá merte magát szánni életfenntartása érdekében ilyen elhatározó tettre. De méginkább csodálkozom afölött, hogy nem fogant meg a gondolkozástól elszokott agyukban az a gondolat, hogy bajukon csak úgy segithetnek, ha sirt ásnak a könnyelmüen rosszakaratú rendszernek, mely őket a kétségbeesés végső fokára juttatta..."

Igy beszél Landler a védői székből, de szavait nemcsak a birósághoz intézi, hanem a „szolgákhoz" az egész országban. És hogy megértették, jelzi, hogy Budapest és a nagyobb vidéki városok utcáin a sztrájk után új szin jelenik meg: piros plakátok viritanak a munkások követeléseiről, sztrájkfelszólitásokról. Ma a teherfuvarosok sztrájkolnak, holnap a pékek, aztán a szabók, később a vas- és fémmunkások. Hiába tiltakozik lapjában, a Népszavában az általános sztrájk gondolata ellen a megalkuvó szociáldemokrata párt. Az elbukott sztrájknak nagy sugara van. A biróság nem meri elitélni a vasutasok vezetőit. Nyilatkozatot adnak ki, amelyben mélységesen elitélik a sztrájkot, mégsem hoznak itéletet — mert nincs rá paragrafus...

A vasutas-sztrájk történetére tegyünk itt pontot. De a kor képéhez tartozik: valahogy el kellett terelni a nyomor kérdéseiről az ország figyelmét. A nagy kuruc fejedelem, II. Rákóczi Ferenc hamvai még külországban vannak, s éppen a sztrájk idején jut eszébe a Habsburg-császárnak és királynak, Ferenc Józsefnek, hogy a Habsburg-ház esküdt ellenségének csontjait saját költségén hazahozatja. Nagyobb lett ettől a kenyere a mozdonyvezetőnek, vagy a fütőnek? Nem. De ugye nem is illene ezt a nagy nemzetközi kérdést a konyha szegénységével kapcsolatba hozni! És az urak tudják ezt. Még arról sem beszélhetnek hangosan a vasutasok, hogy Ferenc József civil-listáját (fizetését) ugyanakkor felemelték két millióval. A mozdonyvezetők fizetése pedig egy esztendőre 693 forint... De arról már beszélhetnek, hiszen hivatalos adat, hogy a sztrájk hét napja több mint hatszázharmincezer korona költséget okozott. Enynyibe került, hogy kivezényeltek a katonaságot, hogy mozgósitották az összes csendőröket, rendőröket.

Veres Péter megirja Falusi Krónikájában, hogy az ő falujukban a szegénység milyen nagyuraknak vélte az egyenruhás vasutasokat. S ha ilyen nagy urak sztrájkolhattak, bizony eljő az ideje — mondogatták az öregek — hogy kaszára, kapára kap a nép az urak ellen...

Eljő az ideje? Élesden úgy vélték a román és magyar földmunkások, éppen a sztrájk befejezése után, hogy eljött már az ideje... Gyilkos csendőrsortüz felelte rá, hogy nem. Harminchárom szegényparasztot kaszaboltak ott le. Nem, akkor még nem jött el az ideje...

Nekünk, embereknek, ötven év nagy idő. A felszázad óriási erdeje az esztendőknek, mérhetetlen erdeje napjaink történelmének. Mennyi minden történt a félévszázad alatt nálunk, a világban. A vasutas-sztrájk napja csak szép hősi dátum, azóta már nagyobb szelek dagasztották vitorláinkat. De akárhogy van, ötven év mégis nagyon nagy idő. És most szemben ülök egy fiatalos külsejű öregemberrel, aki úgy emlékszik az ötven év előtti nagy napra, „mintha tegnap esett volna". Itt beszélgetek a Csáky-utcai lakásán a 79 éves Komlós Manóval, az ötven év előtti tizenhármas bizottság élő tagjával. Huszonkilencéves segédmérnök volt, amikor a mozgalom egyik vezetője lett. Most sárga okmányokat keresgél elő, kinevezés, megbizás, vádirat, itélet. Az okmányok irói, másolói réa hallottak már. Porladozó világot költöget:

— Ugy volt... — kezdi mondani az ötven éves történetet. Hallgatom. A szavak kinyitják a mult kapuját, árad be a sok vasutas, zúg a jelzőharang, hetes számú jelzés, hetes számú jelzés... És ahogy sorakozik a sok emlékező mondat mondat után, az öreg harcos váratlanul ezt mondja: Évtizedek óta gondolok erre sokat, de most tudtam csak igazán megfogalmazni: ha ilyen erő van a vasutasokban, azt kéne hirdetni, hogy a világ vasutasai fogjanak össze — most a békéért. Ahogy akkor ott lefeküdtek a sinekre Rákosrendezőn, úgy a világ vasutasainak összefogása meg tudna akadályozni minden háborút... Mi vasutasok...

Mosolygok. Hát a munkások, parasztok, az orvosok, mérnökök — és mindenki? Visszamosolyog: — Igen, de mi, a vasutasok...

Komlós bácsi már évtizedek óta nem vasutas. Életrajzának csak utolsó mondatát mondom el, oklevelekkel többször kitüntetett mérnök a VÁTI-nál. De ahogy a mozgalomról beszél, most is vasutasnak tartja magát. Büszke rá...

A mi vasutasaink is büszkék erre a napra. Mennyi névtelen hőse és áldozata volt a zúdulásnak, helyükről elkergetett fütők, istenhátamögé áthelyezett mozdonyvezetők, elcsapott hivatalnokok. Ma is vannak a vasútnak hősei. Azok például, akik az idei hideg télen harcot vivtak az időjárással, a hófuvással, s úgy vezették a szerelvényeket, hogy meg ne akadjon országunk vérkeringése. Följegyzik Himmer Pál ifjúmunkás mozdonyvezető nevét, aki 375-ös kis mozdonyával ezer tonnát vitt el Vácról Budapestre. Varga Károlyét, Bélyi Istvánét és Pócsik Istvánét, akik szolgálati idejük letelte után pihenés nélkül újabb vonatot indítottak el a legnagyobb hófúvásban. Beszélnek az új feladatokról, amelynek célja, hogy pótolják mindazt a szállitást, amit a téli időjárás megakadályozott. Minél több nehézsúlyú vonatot vinni, hogy a télen át felgyült sok áru minél előbb eljusson helyére. Nem tudom, hogy van-e ennek olyan különleges harangjelzése, mint amilyen a hetes számú jelzés volt. De a legjobbak kongresszusi igérete messzehangzó jelzés az egész vasutasságnak: Minden vonatot teljes gőzzel előre!... Minden vonatot!.....

Hiszen most a mi mozdonyunk fut a jelen és a jövő sinpárján...

BODÓ BÉLA



A Tisza-kormány mozgósította az úgynevezett vasúti ezredet, a pályaudvarokat megszállta a katonaság.

A NAGY VASUTAS-SZTRÁJK 50. ÉVFORDULÓJÁN

A magyar vasutasok haladó hagyományként tisztelik az 1904. évi nagy vasutas-sztrájk emlékét. Büszkék arra, hogy az államvasúti alkalmazottak 1904-ben anyagi helyzetük megjavitásáért, az új szolgálati szabályzat kiharcolásáért és országos egyesületük engedélyezéséért igazságos harcot folytattak s még a munkabeszüntetéstől sem riadtak vissza. A vasúti alkalmazottak — a vezetők akarata ellenére — dicséretes bátorsággal kezdték meg s fegyelmezetten, elszántan folytatták több napon át az 1904-es év legnagyobb sztrájkját.

Az ország közvéleménye a sztrájkoló vasutasok mellé állt. Fiumében a többi közlekedési alkalmazottak is általános sztrájkba kezdtek. A magánvasutak alkalmazottai rokonszenvükrol biztositották a sztrájkolókat és kijelentették, hogy nem segitenek a sztrájkolók elleni intézkedések végrehajtásában.

A vasutas-sztrájk elindítója volt annak az egymást érő sztrájkhullámnak, amely 1904-ben egyre inkább kifejezésre juttatta az osztályharc kiéleződését. Április 23-án Debrecenben ezer részvevővel általános sztrájk tört ki. Április 26-án elkezdődött a főváros 6000 fuvarosának sztrájkja. Budapest egész munkássága sztrájkra készült.

A vasutas-sztrájk hirére az ungvár-nagybereznai vonalon a vasútépitő munkások körében zendülés tört ki. „A munkások már régóta elégedetlenek voltak helyzetükkel, s most, hogy a vasúti sztrájk kitört, ok is abbahagyták a munkát..." — irta a zendülésről szóló tudósításában a Friss Ujság. A vasútépitő munkások zendülését csak nagyszámú katonaság és csendőrség tudta elfojtani.

A vasutas-sztrájk hire eljutott az ország legtávolabbi zugába is s forradalmasitólag hatott a falu elnyomott és kizsákmányolt népére. Közvetlen hatással volt a földmunkás- és parasztmozgalmak további kibontakozására. A vasutassztrájk befejezése utáni napon, április 26-án Élesden elemi erővel robbant ki a román és a magyar földmunkások, szegényparasztok elégedetlensége.

A sztrájkoló magyar vasutasok küzdelmét rokonszenvvel kisérte egész Európa vasutassága. Üdvözlő táviratok érkeztek a szomszédos országok vasutasaitól. A német, a francia, az angol és az olasz stb. vasutasok gyüjtést is indítottak a sztrájkolók támogatására.

A magyar vasutasok sztrájkját „gróf" Tisza István népellenes kormánya statáriummal törte le. A nagy küzdelem vereséggel ért véget. A sztrájk letörését megkönnyitette, hogy a polgári ellenzék pártjai, valamint a szociáldemokrata párt a nagy harc idején a nepellenes kormány mellé állt. A sztrájknak statáriummal való letörése, de különösen a szociáldemokrata párt árulása és további magatartása hosszú időre visszavetette a vasuti alkalmazottak politikai öntudatának fejlödését. A szociáldemokrata párt által clárult és a szuronyokkal szolgálatba kényszeritett vasutasok, vezető hiányában nem tudták a sztrájk tanulságait és tapasztalatait felhasználni osztályharcos vasutasszövetség megalakitására. A Kommunisták Magyarországi Pártjának 1918-ban történt megalakulásáig a vasúti alkalmazottak körében egyáltalában nem volt osztályharcos szervezkedés.

Az 1904. évi nagy vasutas-sztrájk előre vetitette a képét annak, milyen hatalmas erők szunnyadnak és várnak kibontakozásra a magyar vasutasok között. A szociáldemokrata párt áruló magatartása az 1945-ös felszabadulásig meggátolta, hogy a vasúti alkalmazottak tízezrei csatlakozzanak a magyar munkásmozgalomhoz, s a vasutas dolgozókban rejlő forradalmi erők a munkásmozgalom erejét növeljék.

1945-ben a felszabadult magyar vasutasok igaz vezetőre találtak a Magyar Kommunisták Pártjában, amelynek vezetésével a felszabadulás óta eltelt évek során bebizonyitották, hogy méltó örökösei a századforduló idején hősies sztrájkharcban részvevő vasutasoknak. A népi demokrácia győzelméért, a szocializmus épitéséért folyó küzdelemben kivivták az egész magyar nép és nagy pártjának, a Magyar Dolgozók Pártjának bizalmát, megbecsülését. A magyar vasutasok az 1904. évi nagy sztrájk tanulságaiból leszürték a forradalmi párt szerepének jelentőségét s megtanulták, hogy vezető párt nélkül győzelmes harcot folytatni nem lehet. Ezért készülnek napjainkban oly lelkesedéssel a párt III. kongresszusára s ezért tömörülnek még egységesebben a magyar nép kipróbált élcsapata, a Magyar Dolgozók Pártjának zászlaja alá.

GADANECZ BÉLA



Katonaság, rendőrség és polgáriruhás detektívek őrizték a mozdonyokat.

A főváros jó zöldáruellátását

példamutatóan segítik a soroksáriúti vasutasok

A budapesti nagyvásártelepet a környéken „*Budapest gyomrának*", „*Budapest éleskamrájának*" nevezik. Találó név mindkettő. Hatalmas ládahegyek, krumpliszsákok halmaza, spenóttól, salátától, úgynevezett primőr áruktól roskadozó vagonok igazolják az elnevezést. Innen él, innen táplálkozik a főváros.

A vásárteleptől nem messze, a vasúti vágányok mellett kopottas épület terpeszkedik: budapest—soroksáriúti állomás. A kissé elhanyagolt külsejű épületről nehéz elhinni fontosságát: kocsik százait irányítják innen a vásártelepre, a szabadkikötő rakományait továbbítják szerte az országba, nyersanyagküldeményekkel látják el a környék hatalmas üzemeit.

Az állomás vasutasai világosan látják munkájuk fontosságát. A forgalom, a kereskedelmi dolgozók s a nagyvásártelep munkásai komplexbrigádot alakítottak. A kongresszusi verseny eredményei kifejezik, hogy a brigád tevékenyen hozzájárul a főváros zöldáru ellátásához. A kocsitartózkodás idejének csökkentésében 102 százalékra teljesítették kongresszusi vállalásukat. Ez az eredmény elsősorban *Szilágyi Orbán* és *Keszthelyi József* kocsimestereket dicséri, akik lelkiismeretes munkával hatnak oda, hogy minden, zöldséggel teli vagon percnyi késedelem nélkül hagyja el a rendezőpályaudvart. *Pálinkás Mária* forgalmi szolgálattevő lelkes segítőjük. Ő már teljesítette — sőt a fajlagos kocsimozgatás tervénél túl is teljesítette — vállalását és új felajánlást is tett május 1 és május 24 tiszteletére.

Különösen a nagyvásártelepen dolgozó vasutasok mutatják szép példáját a vasutasbecsületnek. A kirakási időt 5 óráról 3 és fél órára csökkentették, a kocsikihasználásnál pedig a 8.2 tonnás tervszámot 9 tonnára emelték. A primőr áruknál tovább kívánják emelni kocsikihasználási eredményüket. Az 5 tonnás árukból (spenót, retek, saláta, sóska, stb.) 9 és fél tonnát vállaltak május 24 tiszteletére tett újabb vállalásukban.

Az állomás lelkesen csatlakozott a Keleti-pályaudvar dolgozóinak felhívásához.

Biztosítják, hogy a primőrárukat hozó vonatokat feltartóztatás nélkül közlekedtetik és a nagyvásártelepre érkező meneteket azonnal beállítják a rakodó vágányokhoz.

A nagyvásártelep raktárai mindennap friss áruval telnek meg — s így friss áru kerül a főváros piacaira, üzleteibe is. Ezért dicséret illeti a budapest—soroksáriúti állomás dolgozóit.



Egy kisállomás példás kapcsolata a dolgozó parasztsággal

Pátroha kicsiny állomásán olyan az élet, hogy úgy tűnik, az állomás szinte méretében is megnövekedett. És valóban, ezen az élénk forgalmon keresztül lehet legjobban lemérni: milyen jelentős a kis állomások szerepe a tavaszi szállításoknál és még inkább azt, hogy *milyen fontos összekötő kapcsok ezek a kisállomások a mezőgazdasággal, a dolgozó parasztsággal.*

Pátroha állomáson a vasúti dolgozók igen

jó együttműködést teremtettek a környék három nagy termelőszövetkezetével, valamint a földművesszövetkezetekkel.

Komplexbrigádot alakítottak s a községi tanács mezőgazdasági osztályának bevonásával havonta komplexbrigád-értekezletet tartanak. Ezeknek a megbeszéléseknek legfontosabb eredménye az, hogy

az eredetileg ötórás rakodási időt három órára csökkentették.

Az állomás szolgálati vezetője, *Mányik András* elvtárs személyesen ügyel arra, hogy *a vasút is teljesítse a komplexbrigád-szerződés feltételeit, időre biztosítsa az üres kocsikat, a szállító felek pontosan megkapják az előjelentéseket.* A jó együttműködés eredménye az is, hogy az állomás gazdaságosan ki tudja használni a kocsikat. A kis állomás jó munkájával ahhoz is hozzájárul, hogy

a nagyobb állomások is jobb eredményeket tudjanak elérni.

Mátészalka állomás például nem tudott volna annyi burgonya-irányvonatot indítani a Nagyvásártelepre, mint amennyit indított, ha az összeállításban nem segítik a jól dolgozó kisállomások, mint *Pátroha, Mándok, Tornyospáca, Nagydobos, Vásárosnamény, Fehérgyarmat, Csenger.*

Pátroha állomásnak kevés dolgozója van, de a jó vezetés, a jó felvilágosító munka valamennyiükben nemcsak felkeltette, hanem állandóan fokozza a versenyszellemet. S itt, ennek a kis állomásnak a munkájában is tükröződik, mint cseppben a tenger, hogy a jó versenynyilvánosság, a jó versenyszellem a munka lendítőereje.

De ennek a megállapításnak fordítottja is van:

ahol elhanyagolják a versenyt, ott lehangolóak az eredmények.

Nem kell túlságosan messzire mennünk Pátrohától, hogy erre is bizonyítékot találjunk. *Balmazújvároson* április első napjaiban a szakszervezet területi bizottságának kiküldötte csodálkozva kérdezte:

— *Elvtársak, egyáltalában tudnak-e arról, hogy kongresszusi verseny van?*

Ugyanis az állomás dolgozóinak még vállalási lapjuk sem volt. S mintha a versenyszellem hiánya az állomásra érkező vonatokra is sugárzóna hatását, éppen az állomáson tartózkodott, immár 320 perce, az 5598-as tehervonat. Ennek a vonatnak a tartózkodási ideje 103 perc. De nem ez az egyetlen ilyen eset. Ugyanez a vonat április 4-én — tehát vasárnapi napon — 223 percig vesztegelt az állomáson, április 1-én pedig az 5591-es kezelő tehervonat 98 perc helyett 170 percig. A balmazújvárosi vasutasoktól és nem utolsósorban *Nagy Sándor* állomásfőnöktől ezekután joggal kérdezhetjük: vajjon tudják-e, mennyire rontják ezzel az egész vonal utazási sebességét? Tudják-e, hogy ez mennyire hatással van a kocsiforduló időre és ezen keresztül az egész vasút szállítási terveire? Tudják-e, hogy a vasutasok ezrei a dolgozó milliókkal együtt milyen célokért küzdenek a kongresszusi versenyben?

A dorogi vasutasok és bányászok jó együttműködés megtermi gyümölcsét

Igen nagy feladatok hárulnak azokra az állomásokra, amelyek az ipar kenyerét, a szenet indítják az ország különböző részeibe. A jó, zökkenőmentes szénszállítás a vasutasok és bányászok szoros együttműködésén múlik. Dorog állomás dolgozói tudják, hogy saját munkájukat könnyítik meg, ha a Szénbányászati Trösszttel a legmesszebbmenően együttműködve harcolnak.



Bánsági János elvtárs, Dorog állomásfőnöke az állomás dolgozóival és a pártszervezettel karöltve új tervet dolgozott ki, amely szerint a bányánál megtöltött és lemért kocsikat azonnal irányok szerint rendezik. Ezzel a módszerrel 50 százalékkal csökkentették a kocsitartózkodási időt és ugyanennyivel növelték az irányvonatok képrését. Bánsági elvtárs közvetlenül a bánya dolgozóival is megbeszéli a feladatokat. Első képünkön Bánsági elvtárs Antal József Köztársasági Érdeméremmel kitüntetett bányásszal beszélget a szén minőségéről, a bánya és a vasút együttes feladatairól.



A jó, zavartalan munka egyik feltétele a balesetmentes szolgálattétel, amelynek alapja az utasításszerinti, tervszerű munka. Cseh János kocsimester Janyik Miklós tolatásvezetővel és brigádjával (második kép) részletesen megbeszéli a napi feladatokat. Így elérték, hogy a régebben oly gyakori balesetekkel szemben az idén az első negyedévben csak egy kocsi sérült meg.



A szénesatából a kereskedelmi szolgálat is kiveszi a részét. Horváth János elvtárs, aki az őszi forgalmi versenyben elnyerte az Igazgatóság legjobb tervfelelőse címet, óráról órára tartja a kapcsolatot a Szénbányászati Trösszt kereskedelmi osztályával és a fontosabb feladatokat a helyszínen beszéli meg. Harmadik képünkön Horváth János elvtárs Somogyvári elvtárs állomásfőnökhelyettessel és Jójárt elvtárssal, a Szénbányászati Trösszt kereskedelmi osztályának sztahanovista vezetőjével megbeszéli a bánya kocsiszükségletét. Így a termelés ütemével pontos összhangban biztosítják a szállítást és ezzel elérték, hogy az első negyedévben Dorog állomáson egyetlen „szénöntés" sem fordult elő.

(Ferkis Emil felvételei)

Magyar vasutasok az európai kollektiv biztonsági szerződés tervéről

Hazánk különböző részéből számos távirat érkezik az Országos Békelanácshoz. A táviratokban a dolgozók széles rétegei helyeslésssel üdvözlik népköztársaságunk kormányának nyilatkozatát, amelyben bejelentette, hogy kész résztvenni az összeurópai kollektiv biztonsági szerződésben. A dolgozók nagy várakozással tekintenek a genfi értekezlet elé is.

A sáloraljaújhelyi MAV fűtőház dolgozói táviratukban így írnak: *„Egyhangúlag helyeseljük az európai kollektiv biztonság megteremtése érdekében tett szovjet javaslatot. A magyar vasút dolgozóinak szívügye a béke. A genfi értekezlet végezzen eredményes munkát a feszült nemzetközi helyzet enyhítése terén. Ehhez sok sikert kívánnak a fűtőház és az anyagszertár dolgozói".*

Megjutalmarták a sztálinvárosi nagykohó építésében kitűnt vasutasokat

Kedden délelőtt *Németh József* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatóhelyettese átadta 38 vasutas dolgozónak a sztálinvárosi nagykohó építésében elért kiváló eredményeikért a kohó- és gépipari miniszter által adományozott pénzjutalmakat és elismerő okleveleket.

A vasutasok bensőséggel vették ki részüket a nagykohó építéséséből. Hatalmas új rendezőpályaudvarokat építettek Sztálinvárosban és megszervezték a nagykohóhoz irányított koksz- és vasérc-szállítmányok gyors továbbítását. A kohó- és gépipari miniszter ezekben a hatalmas munkákban kitűnt vasutasokat jutalmazta meg.

Több mint 44.000 köbméteres földmunka egy hónappal a határidő előtt

A *Százhalombatta* és *Ercsi* állomás közötti vasútvonalat még 1951—52-ben átépítették. A vonalszakaszon az átépítés során új felépítmény készült. A pálya itt mintegy három kilométer hosszúságban 5—7 méter mélységű „bevágásban" húzódik. A télen a nagy hóesés, majd az olvadás és az esőzés megrongálta a vasúti felépítményt, ezért a bevágást ki kell szélesíteni, hogy a pálya két oldalán a víz levezetéséhez szükséges árkokat megépíthessék.

A nagyszabású földmunkához a *Budapesti Vasútépítő ÜV.* ercsi építésvezetőségének kubikosbrigádjai március elején kezdtek hozzá. A pártkongresszus tiszteletére elhatározták, hogy a 44.200 köbméter földet az eredetileg tervezett június 30 helyett május 31-re kitermelik. A 150—200 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozó, egymással párosversenyben álló brigádok jó ütemben haladnak a vízeresztő árkok földmunkáival és április 15-ig 20.000 köbméter föld kitermelését végezték el. Ez a kezdeti siker biztosíték arra, hogy vállalásukat május 31-re teljesítik.

A ferencvárosi vasútépítők törlesztették adósságukat – 8 új irányvágány készült el a „keleti rendezőn"

A ferencvárosi pályaudvaron dolgozó vasútépítőknek igen komoly tervfeladataik voltak az első negyedévre. Be kellett volna fejezniök 21 csoportkitérő fektetését, továbbá összesen 7 és félkilométer hosszúságú 8 irányvágány építését. Az erős téli hideg és a hóeltakarítási munkák miatt a tervfeladatokhoz csak március elsején kezdhettek hozzá. Ekkor a MÁV Vasútépítő Vállalat ferencvárosi építésvezetőségének dolgozói a pártkongresszus tiszteletére megfogadták, hogy az első negyedévi elmaradást behozzák, adósságukat április 15-ig törlesztik.

Csütörtökön büszkén jelentették, hogy adott szavukat becsülettel valóraváltották: a ferencvárosi pályaudvar *„keleti rendezőjén"* az újabb 8 irányvágány elkészült és a 21 csoportkitérőt is lefektették. Derekas helytállásukat bizonyítja, hogy a 75 napra tervezett munkát 38 nap alatt végezték el. Különösen kiemelkedő teljesítménnyel dolgoztak a lemaradás behozásáért *Busi Sándor, Galvács Sándor* és *Répás József* brigádjai.

A nyolc új gurítói irányvágányt — a hozzájuk tartozó 80 tonna súlyú hatalmas vágányfék beemelése után — előreláthatólag a jövő héten átadják a forgalomnak.

AMIRŐL MÉG NEM ÍRTUNK

A Debreceni Kisvasutak a kongresszusi versenyben



A tavaszi tájak friss pompájában kedves látvány a szorgalmasan siető gazdasági vasút. De természetesen a kisvasút jelentősége nem abban van, hogy változatosságot visz az alföldi táj mozdulatlanságába. A mezőgazdaság fejlesztéséről szóló határozata óta állandóan növekedik a gazdasági vasutak jelentősége — a kis szerelvények a szó szoros értelmében életet visznek a tanyák, a szántóföldek világába.

A *Debreceni Kisvasutak* dolgozói — akikre nem kisebb feladat vár, minthogy a multévi őszi forgalom legerősebb időszakához szabott tervet teljesítsék — a kongresszusi verseny jó lendületének felhasználásával már nagyrészt behozták a januári-februári lemaradást. A kisvasút dolgozóinak legfontosabb feladata, hogy az állami gazdaságok, termelőszövetkezetek és egyénileg dolgozó parasztok áruját mielőbb eljuttassák a nagy vasúthoz s, hogy a dolgozó parasztságot ellássák a szükséges mezőgazdasági anyagokkal. A forgalmi és kereskedelmi szolgálat jól együttműködve április közepéig 102 százalékra teljesítette havi szállítási tervét. A forgalmi szolgálat

az utazási sebesség növelésénél,

131 százalékot ért el, a kereskedelmi szolgálat jó munkája pedig lehetővé tette, hogy a kocsikat 132 százalékos átlagterheléssel közlekedtetik, míg a kocsik kirakási tervénél 117 százalékos az eredményük.

A *Debreceni Kisvasútaknál* a feladatok teljesítésére biztosítékot nyujt az, hogy a kongresszusi verseny időszakában még inkább *javul a kapcsolat a forgalom és a vontatás között.* A vontatás dolgozói kongresszusi és május 1-i felajánlásukban

több nehézsúlyú vonat

továbbítását vállalták s vállalásukat máris úgy teljesítették, hogy *napi 65 tonna túlsúlyt továbbítanak* s ezzel 250 százalékos eredményt értek el a *„nehézsúlyú mozgalom"*-ban.

A fűtőházi fiókműhely dolgozói mozdony- és kocsijavitási tervüket az első negyedévben 112 százalékra teljesítették, s most a kongresszusi versenyben 119 százalékos átlagnál tartanak. A második negyedévi terv teljesítését határidő előtt öt nappal vállalták s minden javítást

minőségi munkával

végeznek. A kongresszusi verseny lelkes hangulatát jellemzi, hogy a verseny ideje óta *minden dolgozó túlszárnyalta a 100 százalékot.*

A *Debreceni Kisvasutak* igen fontos összekötő szerepet tölt be a tanyák, a falvak és a város között. Jelentősége súlyát mutatja az is, hogy előreláthatólag jövőre mintegy *170 kilométerre növelik a debrecenkörnyéki gazdasági vasútvonalak hosszát.* A Karcag—Tiszafüred—Debrecen háromszög mezőgazdaságilag fontos vidékén építik meg az új gazdasági vasúthálózatot. Ezzel *újabb, hatalmas területet kapcsolnak be az ország közlekedési hálózatába.*

Példás együttműködéssel sikerült biztositani a Mátravidéki Erőmű szénellátását

A Mátravidéki Erőmű szénellátásának feladata a hatvani vasutasokra hárul. A hatvani gócponti áruirányítók kezdeményezésére komplex-brigád értekezletet tartottak a hatvani járási pártbizottságnál a Mátravidéki Erőmű, a selypi Petőfi-bánya és Hatvan állomás vezetőinek részvételével. Az értekezleten megbeszélték az érkezett rakott kocsik pontos beállítását, azok kirakásának gyors módozatait. Az értekezlet vasutas részvevői szóvátették, hogy az Erőmű nem tart jó kapcsolatot az áruirányítókkal és a forgalmi menetirányítókkal, ennek következtében a kirakásoknál állandó a zsúfoltság, fennakadás.

A bírálat eredményeként az Erőmű három diszpécsert állított be a munka megjavítására 24—48-as fordulóban. A diszpécserek nyomban felvették a kapcsolatot az áruirányítókkal és a forgalmi menetirányítókkal, közösen beszélik meg és hárítják el a nehézségeket. Együttműködésük következtében *márciusban már semmiféle fennakadás nem fordult elő a szénszállításban, a kocsik folyamatosan érkeztek kirakásra, a beállítások időben megtörténtek és a kirakást az Erőmű a legrövidebb idő alatt végrehajtotta.* Az Erőmű rakodási tervét márciusban a februári 6.4 órával szemben 3.1 órára teljesítette. Ez hozzájárul ahhoz, hogy Hatvan állomás dolgozói idejében ki tudják állítani az üres kocsikat a nógrádi szénmedence részére. *(Bakó János levelező, miskolci igazgatóság).*

Önműködő kavicsrostáló gép dolgozik Cegléden



A kavicsrostáló gép munkaközben.
(Németh Gy. felv.)

Szerdán délután kezdte meg munkáját Ceglédbercel közelében a MÁV új önműködő kavicsrostáló gépe. A gép indulásánál megjelent a vasút számos vezetője. Bognár Imre elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője. Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, Csanádi György elvtárs, a MÁV vezérigazgatója, Németh József elvtárs, a MÁV vezérigazgatóhelyettese és Papp Károly elvtárs, a 6. szakosztály vezetőjének jelenlétében indították el a hatalmas, 15 méter hosszú gépet, amely acél kaparószalagjával kotorja ki a talpfák alól a kavicsot és az ágyazati anyagot megrostálva helyezi vissza a vágányra.

Vasutasok előtt közismert, hogy egyik legnehezebb vasúti munka a pályafenntartási dolgozók munkája. Nehéz testi munkával, kézi erővel kell kikotorni a 40 centiméter vastag zúzott kőágyazatot a vágány alól, kézzel kell megrostálni a zúzott követ, hogy abból kikerüljön a homok és egyéb szennyeződés, ami elveszi az ágyazat rugalmasságát, vízáteresztő képességét. A tiszta, jo állapotban levő ágyazat pedig elengedhetetlenül fontos nagyforgalmú főútvonalainkon. Könnyen képet alkothatunk arról, hogy milyen nehéz az ágyazatrostálók munkája, ha arra gondolunk, hogy egy kilométer hosszú vágány ágyazatı rostáját 500 emberrel végezték el, egy folyóméter vágány kavicscseréjét pedig egy ember 3.5 óra hosszat végezte.

Egyelőre két svájci gyártmányú, nagyteljesítményű kavicságyrostát állítunk üzembe ennek a nehéz testi munkát igénylő munkafolyamatnak a gépesítésére.

A kavicságy rosta hatalmas géptestéből mint csápok nyúlnak ki a különböző transzportőr szalagok, melyek a töltés mellé szórják a kirostált homokot, elporlott köveket. A kavicságy rosta a vágányokon jár, százméteres drótkötélen „csörli" előre magát, így halad munkaközben. A talpfák alól kikapart ágyazati anyagot a szállítószalag a vibrációs rostarendszerbe szállítja. A rosta elválasztja a tiszta követ a homoktól. A kő a gép végén visszahull a töltésre. A földet pedig a töltés mellé szorja. vagy egyenesen vasúti kocsikba hullatja a gép. Hatalmas 145 lóerős áramfejlesztő táplálja a kilenc kisebb villanymotort, amely a kaparószalagokat, rázórostákat és transzportőröket mozgatja.

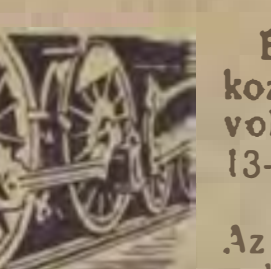
A kavicsrostáló gépet két ember kezeli E két ember a gép segítségével 150 pályamunkást mentesít a nehéz, megerőltető munkától.

A gép egyik munkahelyről a másikra „saját lábán" — elektromotorral közlekedik, 25 kilométeres sebességgel. A hatalmas alkotást négy részre lehet szétszedni és 10 perc alatt le lehet venni a vonalról, vagy vissza lehet tenni a vonalra, ha a vonatközlekedés így kívánja.

A kavicsrostáló gép mögött dolgozik az aláverőgép, a másik korszerű pályaépítő szerkezet, amely 16 kis kalapácsával szinte másodpercek alatt tömöríti a talpfák ágyazatát.

Az uj kavicsrostáló gép könnyebbé, gyorsabbá teszi a pályaépítés és fenntartás nehéz munkáját.

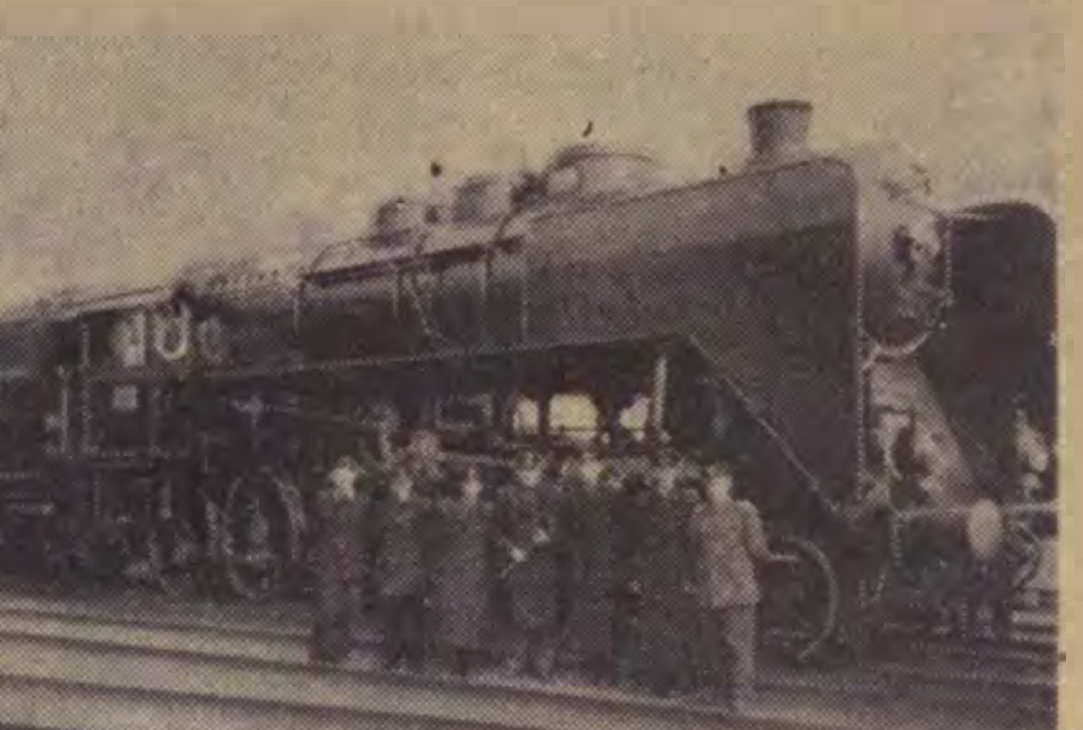
Az igazgatóságok mozdonykarbantartási versenyében első a Hámán Kató-fűtőház



Érdekes találkozó színhelye volt április 13-án a Hámán Kató-fűtőház. Az igazgatóságok karbantartási versenyében első helyezést elért mozdonyok brigádjai sorakoztak fel gépeikkel. A találkozónak méltó keretet adott a mozdonyokkal szemben felállított munkavédelmi kiállítás, a versenynyilvánosságot biztosító hirdetőtáblák és a tisztaság.

Nehéz munkája volt az értékelő bizottságnak, mert a sorrendet csak beható műszaki vizsgálattal tudta megállapítani. Végre a Hámán Kató-fűtőház 424—245. számú mozdonybrigádjának kellett az elsőséget odaítélni. *Bezzegh József, Kovács György* főmozdonyvezetők és fűtőik: *Molnár Ignác, Lehőcz Sándor,* illetve *Abonyi Pál* és *Németh Lajos* büszkén vették át a megérdemelt pénzjutalmat. Munkájukat a jó üzemeltetés és két mosás közötti 30.300 kilométer dicséri.

Méltó versenytársuk volt a szegedi fűtőház 424—030 számú mozdonybrigádja: *Vollmann Gellért, Györki Mihály* sztahanovista főmozdonyvezetők és fűtőik: *Saja Sándor, Kónya Simon,* illetve *Bán Károly* és *Széll Antal,* akik 25.702 kilométert tettek meg két mosás között.



A mozdonykarbantartási verseny első díjának nyertese.
(Kovács G. felv.)

A további helyezések sorrendje: a dombóvári fűtőház 424—058., a debreceni fűtőház 424—048., a szombathelvi fűtőház 328—680., a ferencvárosi fűtőház 424—143. számú mozdony 500-as ifibrigádja és a miskolci fűtőház 424—197. számú mozdonya és brigádjaik.

Az értékelés során többezer forint jutalmat adtak át a mozdonyok gazdáinak. Különös jelentőséget adott a versenynek, hogy a zord télen erősen igénybevett mozdonyok jobb és gyorsabb javítását segítette elő. Az elmaradt szállítások pótlása csak jól karbantartott mozdonyokkal lehetséges.

Vasutas fiatalok lelkesen gyűjtik az ócskavasat és fémet

A vasúti üzemek és műhelyek fiataljai mellett lelkesen vesznek részt a fémgyűjtésben a forgalom, a vontatás és a pályafenntartás fiatal dolgozói is. *Békéscsaba* állomáson például *Csányi Pál* vonatkísérő és brigádjának tagjai szabadidejükben egyetlen nap alatt 18 mázsa vasat, 20 kiló ólmot és 10 kiló rezet gyűjtöttek össze.

A *Landler Jenő Járműjavítóban* a *Dombi* és *Treánszki* ifibrigád gyűjtésének egynapi eredménye 21 mázsa vas volt. Ugyancsak jó munkát végez a fémgyűjtésben is a Landler másik három ifjúsági brigádja, a *Győrfi-,* a *Sági-* és a *Pribéli*-brigád is. A *Győrfi-brigád* egy nap alatt 23 mázsa vasat. a másik két brigád pedig egy gyűjtés alkalmával két-két mázsa rezet adott be.

Az egymás iránti megbecsülésről

A vasúti fegyelem meglazulásának egyik külső megnyilvánulása a tisztelegadás hiánya. Még mindig sok a panasz, hogy számos vasutas dolgozó nem tiszteleg, nem üdvözli feletteseit sapkához emelt kézzel. Ez magábanvéve egyszerű alaki fegyelmezetlenség. Azonban az alaki fegyelem hiánya más fegyelmezetlenségeket is szül. A tapasztalat az, hogy aki ilyen alapvető és könnyen leljesíthető utasítást nem hajt végre, az többnyire a szolgálatában sem végez utasításszerinti, pontos, fegyelmezett munkát. Sok szó esik erről mostanában értekezleteken, megbeszéléseken és megállapíthatjuk: a probléma mind égetőbbé válik. A „Szocialista vasútért" ezért megnyitja hasábjait annak megtárgyalására, mi a teendő az alaki fegyelem megjavítása érdekében. Várjuk a hozzászólásokat, egyúttal alább közöljük Gergely József, Rákosrendező állomásfőnökének nyílt levelét vezetőtársaihoz.

Akármerre járunk városon vagy falun, itt is, ott is megcsillan valamilyen testület jólszabott egyenruhája. Örömmel kell megállapítani, hogy mind a fegyelem, mind a feljebbvaló iránti megbecsülés egyre fokozódik. A honvéd, rendőr, pénzügyőr, tűzoltó, postás és a többi egyenruhás testület tagjai, még az ipari tanulók is kölcsönösen, keményen, katonásan üdvözlik egymást. *Sajnos nem egészen így van ez nálunk, a vasútnál.* A vasút vezetői mindent elkövetnek, hogy a dolgozókat valamennyi munkaterületen egyenruhával lássák el. Felsőbb vezetésünknek ezzel nemcsak az a célja, hogy az életszínvonalat emelje, hanem az is, hogy növelje az együvétartozás tudatát és szilárdítsa a vasúti szolgálatban annyira fontos, nélkülözhetetlen vasfegyelmet.

A jelek szerint azonban számos dolgozótársunkban nem ébreszti az együvétartozás érzését a vasutas egyenruha, és nem figyelmezteti kötelező, fegyelmezett tiszteletadásra a feljebbvaló és egymás iránt. Sok vasutas úgy megy el tisztelgés nélkül a másik mellett, mintha soha nem is hallott volna a kötelező tiszteletadásról. Ezek a fegyelmezetlenek elfelejtik, hogy *az elmulasztott tisztelgés nemcsak rájuk, hanem az egész testületre árnyékot vet, csökkenti a vasutasbecsületet és a dolgozók széles tömegének a vasutasokba vetett bizalmát.*

Különösen a nődolgozóknál van baj, a tisztelgéssel. Nem akarják tudomásul venni, hogy egyenruhában nem érvényesek a női előjogok és a legritkább esetben mutatnak hajlandóságot az egyenruhának, a magasabb rangjelzésnek járó tiszteletadásra. Meg kell azonban mondani, hogy fordítva is gyakran előfordul. Egyes vasutasok „*tekintélyük*" csökkenését látják abban, hogy nődolgozónak — még ha feljebbvaló is — előre tisztelegjenek.

A *szakmai sovinizmus*, amely ellen már oly rége küzdünk, a tisztelgésben, helyesebben a nemtisztelgésben különösen érezhető. Sok kékparolis vasutas dolgozó azt hiszi, hogy nem köteles tisztelegni a pirosparolis dolgozótársának még akkor sem, ha az történetesen magasabb rendfokozatot hord. A pirosparolisok tetemes része szintén így gondolkozik a kékparolisokról és sajnos el lehet ezt mondani a zöld- meg a barnaparolisokról is.

Ezek az elvtársak nem akarják megérteni, hogy a vasút feladatát csak a szolgálati ágak szoros együttműködésével képes ellátni. Nincs vontatás forgalom nélkül, de pályafenntartás és a többi szolgálati ág nélkül sem. Éppen ezért az egymás iránt kifejezett tisztelet, amely a tisztelgésben is megnyilvánul — egyben elismerése a többi szolgálati ág segítő munkájának.

Tovább ez így nem mehet! Tenni kell valamit! A különböző ellenőrző brigádok eddig nem sok eredményt értek el. Ezért javaslom: *a szolgálati főnökök tartsák elsőrendű kötelességüknek a dolgozók ismételt szigorú kioktatását, aztán kezdjünk új ellenőrző kampányt.* Attól, aki elmulasztja a kötelező tisztelgést, *bizonyos időre meg kell vonni az egyenruhaviselés jogát.* Az ilyen eseteket aztán széles körben nyilvánosságra kell hozni, hogy a példából mindenki okuljon.

Gergely József
Rákosrendező-állomás főnöke.

Egy hónappal határidő előtt készült el a Keleti-főcsatorna ideiglenes vasúti hídja

Az épülő tiszalöki vízierőműnél a *görögszállás-óhatpuszta-kócsi vonal* bonyolítja le a vasúti forgalmat. A vonal átszeli a Keleti-főcsatornát. A zavartalan forgalom érdekében ideiglenes vasúti hidat és terelővágányt építettek a készülő csatornán. Százötven méterrel odébb közúti híd épül.

A vasúti híd és a kitérővágány elkészítését eredetileg március 31-re tervezték. Ez azt jelentette volna, hogy csak ezután lehet megkezdeni a Keleti-főcsatorna két híd közötti szakaszának kiásását. Ekkor pedig nem lett volna április 4-re víz a csatornában, aminek a mezőgazdaság látja kárát. Február 10-én meglátogatta a munkahelyet *Bebrits* miniszter elvtárs és felhívta rá a dolgozók figyelmét, *hogy határidő előtt egy hónappal be kell fejezni a hídépítést, hogy április 4-re víz hömpölyöghessen a mederben.*

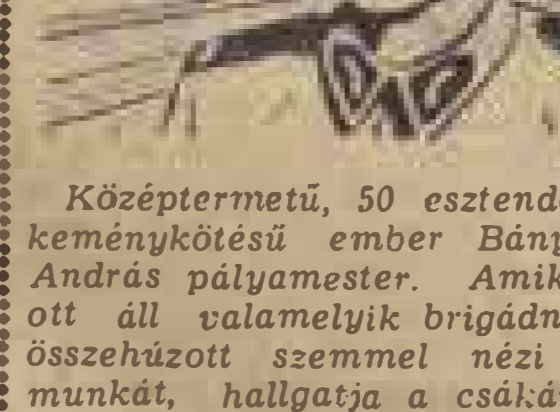
Az építkezés vezetői közül többen azt hangoztatták, hogy a miniszter elvtárs *„lehetetlent"* kíván. *Bebrits elvtárs a vasutasbecsületre, a vasutas hősiességre hivatkozott, amely nem ismer lehetetlent és sok nehéz feladat megoldásához hozzásegítette már a dolgozókat.*

Nem is csalódott a miniszter elvtárs: a *Debreceni Vasútépítő ÜV. II.* számú építésvezetőségének dolgozói kettőzött igyekezettel fogtak munkához. *Bangó* Károly főpályamester állandóan köztük sürgött forgott, parancsokat, tanácsokat osztott, mindenütt segített, ahol csak szükség volt rá. *Tőkés* Ferenc előmunkás és brigádjának tagjai hősi kitartással fúrták a fagyos földet, hogy a robbantók elhelyezhessék benne tölteteiket. Dicséretes munkát végzett *Kiss* Gábor előmunkás brigádja is. Elismerést érdemel id. *Pásztor* István, *Barna* Gyula, *Gyetvai* László, *Alföldi* Lajos, *Kovács* Bálint, *Cserbik* András pályamunkás és valamennyi dolgozótársuk.

Aztán jöttek a *Hídépítő ÜV XVII.* építésvezetőségének dolgozói és *Veress* József építésvezető irányításával hozzáfogtak a hídveréshez. Éjjel-nappal folyt a munka, amelyben *Pálfi* Balázs főművezető, *Ruba* János munkavezető, *Hegyi* János cölöpverőgépvezető, *Lehóczki* Károly cölöpverő, *Nagy* József munkavezető, *Farkas* György, *Kovács* János, *Karapcsák* János, *Tóth* I. Károly és *Birinyi* János segédmunkások jártak az élen.

A vasútépítők és a hídépítők egymást segítve dolgoztak. Együttes, jó munkájuknak meg is lett az eredménye: *február 27-én 12 órakor átengedték az első vonatot az új, ideiglenes hídon.* Utána megkezdődhetett a meder mélyítése és *április 4-én már a Tisza vize* hömpölygött a csatornában. A környék termelőszövetkezeti parasztsága most már megkezdheti az öntözést.

A pályamester



Középtermetű, 50 esztendős, keménykötésű ember Bányai András pályamester. Amikor ott áll valamelyik brigádnál, összehúzott szemmel nézi a munkát, hallgatja a csákány ütemes verését, úgy magasodik a többiek fölé, mintha gránit talapzaton állna. Lesik a pályamunkások szeme villanását, az ajkán fodrozó elismerő mosolyt és úgy érzik, érdemes odasuhintani a talpfa alá, érti és értékeli a munkát, aki ott áll a vágányok mentén.

Talán nincs még egy olyan vasúti foglalkozás, amely olyan sokoldalúságot követel, mint a pályamesteré. Nemcsak a pályafenntartás bonyolult műveleteit kell vérévé váltan tudnia, de a magasépítéshez is értenie kell, az adminisztratív teendőket is hiba nélkül kell ellátnia, emellett értenie kell az anyagszerkezeléshez, a forgalomhoz és nem utoljára tudnia kell vezetni, szervezni. És mégsem becsülték a multban a pályamestereket. Amolyan ispánfélének tekintették, akitől megkövetelték, hogy hajcsároskodjon a munkások felett és alázatoskodjék az urak előtt.

Bányai András ferencvárosi pályamester mellét szép érdemérem díszíti: „Kiváló Vasutas." Szolgálati vezetői esztendők óta kitüntetésekkel, pénzjutalmakkal viszonozták odaadó, nagyszerű munkáját. Nincs is kifogása, megelégedett a megbecsüléssel. Az fáj csak neki, hogy gyakran gúnyolják az egykori pályamestereket, még az értekezleteken is felemlítik, milyenek voltak a régi pályamesterek, akik kosárszámra kapták a finom falatokat, sonkát párosával, tejet, libát, tyúkot, bort.

— Egyes pályamunkások ilyenkor úgy néznek ránk, pályamesterekre — hát ezeknek engedelmeskedjünk, ezek vezetnek bennünket?

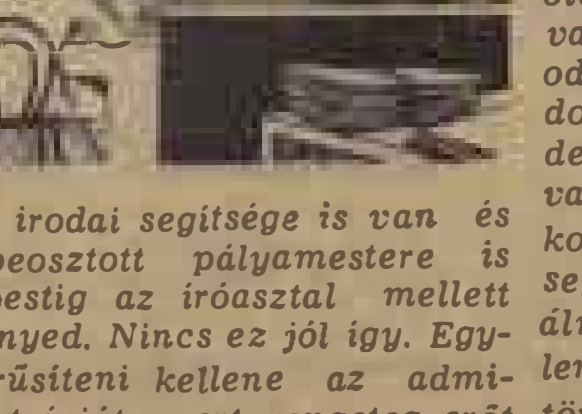
Ő is pályamester volt a felszabadulás előtt.

— Igaz, hozzám is beállított egyszer az egyik pályamunkásom egy nagy kosárral, mustot, szőlőt hozott. Nem értettem, mit akar vele. Azt mondta, hogy ez így szokás. Legalább is a régi pályamester ezt így vezette be. Megmondtam neki, hogy ez nem helyes és visszavitettem vele.

Aztán arról beszél, hogy azt mondják a pályamesterekről, ha a vonat fütyül, megindul a házuk, mert minden anyag, ami benne van, vasúti. Neki hiába fütyül a vonat, nincs háza, intézeti lakásban lakik a ferencvárosi állomáson. És nem szabad általánosítani, rágalmazni.

— Lehet, hogy egy napon csakugyan megindul a ház, de nem a füttyszóra, hanem azért, mert kell a hely az állomás bővítésére és odébbtolják a házat néhány méterrel.

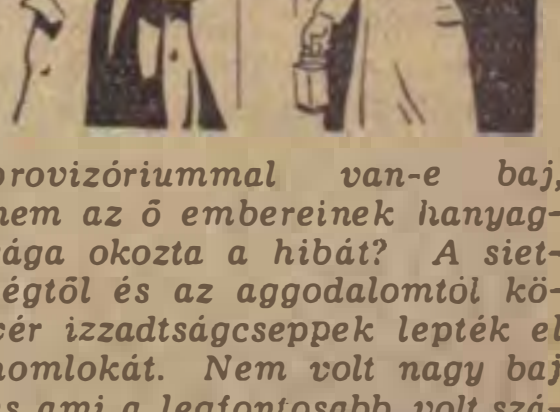
Visszakanyarodik a beszélgetés a munkájára, életére. Panaszolja, hogy sok az adminisztrációs munkája. Ember alig érti, hogy van ez. Valaha az osztálymérnökségen 15—16 hivatalnok dolgozott, ma pedig 120-an. Mégis ma annyit kell körmölnie, mint soha. Pedig



két irodai segítsége is van és a beosztott pályamestere is napestig az íróasztal mellett görnyed. Nincs ez jól így. Egyszerűsíteni kellene az adminisztrációt, mert rengeteg erőt von el és pénzt emészt.

Negyvennégy kilométer vágányt tart karban 200 csoportkitérővel. 70 emberével őrködik a hihetetlen mértékben igénybevett vaganyok felett. Az ő vágányain a kocsik ezrei, a vonatok százai gördülnek keresztül naponta. Végzik a fenntartást az emberek és minduntalan ki kell állniuk a vágányok közül. Ezért aztán kisebb a teljesítményük, mint a kevésbbé igénybe vett szakaszokon és persze kevesebb a keresetük is. Pedig válogatott emberek. És micsoda előmunkásai vannak! Itt van például a Győri. Maga is elnézi, hogy vesz ki az egy szakadt csavart, hogyan nyul hozzá egy kisiklott kocsihoz. Olyan a keze, az ügyessége ennek az embernek, hogy szívesen tanul tőle.

Bányai András ott lakik a ferencvárosi állomáson. Szép háromszobás lakását megosztotta a lányával, vejével és a kisunokával. Ha hazamegy, vidámság veszi körül, a kisunoka ölébe kérezkedik. És mégis valahogy sohasem nyugodt odahaza. Mindig arra gondol, rendben van-e minden odakint? Pedig, ha baj van, hamar megtalálják, bekopognak hozzá, jöjjön, segítsen. A multkor is éjjeli álmából verték fel, hogy odalent a provizóriumnál nagy baj történt. Beszólt a laktanyára a készenlétesekhez és siető léptekkel vágott neki a másfél kilométeres útnak. A félelem szorította torkát, vajjon nem a



provizóriummal van-e baj, nem az ő embereinek hanyagsága okozta a hibát? A sietségtől és az aggodalomtól kövér izzadtságcseppek lepték el homlokát. Nem volt nagy baj és ami a legfontosabb volt számára, nem pályahiba okozta a balesetet.

Mosolyog. Ilyen az ember. előbb magára gondol, aztán a vasútra, a közösségre. Dehát húszéves, folttalan pályamesteri multját féltette és nem akarta, hogy besárosodjék az a szép fehér érdemes érem, amelyet a mellén visel.

A pályamester acélos tekintetét előre szegezi, a gurítódombot nézi, a gondjaira bízott vágányerdőt, a roskadásig telt vasúti kocsikat, a hosszú szerelvényeket és szerető nézése odatéved embereire, akik kezükben csákánnyal, emelővel őrködnek a ferencvárosi lüktető élet zavartalansága felett.

(—)

DISZ-fiatalok vidám tarka estje az Északi Járműjavítóban



Reggelig vidáman szórakoztak a fiatalok az ifjúsági tarkaesten. (Kovács G. felv.)

Már a kezdet nagyon kedves volt: mindenki egy megszámozott piros szívet kapott, gombostűvel. Ekkor még nem láttuk tisztán, miért kell feltűzni a szíveket, annál hasznosabbaknak bizonyultak később, úgy éjfél után, amikor a zenekar vezetője egymásután jelentette be a számok előtt: *„A következő táncot a 129-es szív küldi a 218-asnak."* Vajjon aztán, a vidám forgatagban, a tánc hullámzásában megtalálta-e a 129-es a 218-ast? Lehet — de valószínűbb, hogy már előbb egymásratalált — nem a két számozott, hanem a két valódi, dobogó szív.

Mindenesetre sok szeretetteljes találkozás színhelye volt múlt szombaton estétől egészen vasárnap reggelig az Északi Járműjavító *„Pierre Semard"* kultúrotthonának „összes terme". A kitűnően sikerült vasutas ifjúsági tarka est ugyanis alkalmat adott a munkában élenjáró vasutas fiataloknak arra, hogy személyesen találkozzanak egymással, s nyilván nem egy hosszú időre szóló barátság szövődött sok sztahanovista fiatal között. Hozzájárult ehhez a jó műsor, amelynek keretében a műsorbemondó több élenjáró ifibrigád teljesítményét is említette. A továbbiakban pedig alkalmunk volt meggyőződni arról, hogy a fiatalok a vidám, reggelig tartó tánc, szórakozás közben módot kerestek és találtak tapasztalataik megbeszélésére is. A dombóvári fűtőház két fiatal mozdonyvezetőjét, *Fülöp Lajos* és *Korontos Miklós* elvtársat például élénk beszélgetésben láttuk *Hernádi István* elvtárssal, a miskolci fűtőház fiatal, jó tapasztalatátadásáról ismert mérnökével, vagy tanul lehettünk, amint a Landler és az Északi két legjobb ifjúsági lakatosbrigádjának vezetője, *Czibulyás*, illetve *Udvardi* elvtárs „fehér asztal melletti" megbeszélést tartott. A várpalotai dombóvári, miskolci, szombathelyi, békéscsabai, szentesi és más szolgálati helyekről meghívott fiatalok találkozása a budapesti élenjáró fiatalokkal biztosan újabb munkasikerek forrása lesz — és mind a sokszáz fiatal résztvevő életében kedves, szép emlék marad ez a vidám éjszaka, amelyet az ő tiszteletükre, a kongresszusi versenyben élenjáró fiatalok tiszteletére rendeztek, hozzájuk méltó szeretettel és megbecsüléssel.

Motoroshajtókákat kapnak a pályamesterek

A kormányprogramm végrehajtása során határozta el a KPM I. Vasúti Főosztály 6. szakosztálya, hogy újfajta, korszerű motoros járművet bocsát a pályamesterek rendelkezésére.

Az új motoroshajtóka csőalvázas, négykerekű, kétüléses. Csepel motorkerékpár motorral meghajtással 30 kilométeres sebességgel közlekedik. Az ülések rúgózottak és elöl szélvédővel vannak ellátva.

Az első mintapéldány elkészítése után még ebben az évben előreláthatólag 15—20 darab motoroshajtókát készítenek el.

A következő években tovább folytatják a gyártást és fokozatosan az összes pályamestereket motoroshajtókával látják el.

TAPASZTALATCSERE A NAPKÖZIBEN



A Benczur-utcai új napközlotthonban sikeres tapasztalatcsere-értekezletet tartottak a vasutas napközlotthonok vezető óvónői. Képünkön a részvevők egy csoportja a gyermekek munkáiból rendezett kiállítást tekinti meg. (Kovács G. felv.)

A vasas-hirdi hídépítők példát mutatnak a versenyben

Harmadik hónapja teljesítik a sztahanovista szintet *Kucsera Mihály* szegecselő és brigádjának tagjai, a *MÁV Hídépítő ÜV.* szentesi építésvezetőségének dolgozói. Pedig a télen szabad ég alatt, havazások, esőzések közepette, állandóan nagy hidegben dolgoztak. *Első negyedévi tervüket túl is teljesítették, tervteljesítésük 122.3 százalékos.*

Sajnos, nem ez a helyzet az egész Hídépítőnél. A vállalat csupán 69.7 százalékra teljesítette első negyedévi tervét. A dolgozók majdnem egyhónapi termeléssel maradtak adósai az országnak. *Mi ennek az oka?*

A fő ok kétségtelenül az, hogy a dolgozók 50 százaléka az év első két hónapjában fagyszabadságon volt. De nagymértékben hozzájárult a rossz tervteljesítéshez a *helytelen munkaszervezés és az anyag gazdaságtalan mozgatása is.* Ezeket a hibákat sürgősen ki kell javítani.

A vasas-hirdi építésvezetőség dolgozói belátták, hogy a tervteljesítés hazafias kötelesség, ezért *versenyfelhívást intéztek a vállalat valamennyi dolgozójához az első félévi terv sikeres végrehajtásáért.* Ez a felhívás nyitotta meg a vállalatnál a kongresszusi versenyt és felélesztette az egészséges versenyszellemet. A vasas-hirdiek mindjárt jó példával is szolgáltak: *egy tíz órára tervezett vágányzáras munkát hat óra alatt végeztek el a legmostohább körülmények között.* Jó munkájukkal 21.000 forintot takarítottak meg a népgazdaságnak.

Gyulai Elemér
tudósító

A MÁV dokumentum- és kisfilmcsoport munkájáról

MOZI FILM

Hazánk felszabadítása után a MÁV is készített szakoktató filmeket, hogy ezáltal is elősegítse a vasutas dolgozók szakmai fejlődését és jó munkáját. Így került dolgozóink elé a *„Pályaőri szolgálat"*, a *„Kocsiforduló"*, a *„Gőzmozdony mosása"*, az *„500-as mozgalom"* és még számos más oktatófilm, melyek nagy segítséget adtak dolgozóinknak szolgálatuk helyes, utasításszerű ellátásához.

Ezeket a filmeket a *Magyar Híradó- és Dokumentum Filmgyár* készítette. Azonban a filmgyár évente csak egy-két filmet tudott a MÁV részére gyártani — amely mennyiség megközelítően sem elégítette ki a szükségletet. Ezért a népművelési minisztérium hozzájárulásával a vasúti főosztály oktatási szakosztálya keretében filmgyártócsoport létesült. Ennek a csoportnak a feladatkörébe tartozik az oktató-, híradó- és dokumentumfilmek gyártása. Természetesen évenként egy-két filmet a Magyar Híradó- és Dokumentum Filmgyár is készít, a filmcsoport közreműködésével.

A filmcsoportban komoly munka folyik. Ez a munka szokatlan és újszerű a MÁV-nál. Egyaránt megköveteli a vasúti szaktudást és a filmművészeti, filmszakmai tudást is. A gyakorlatban ez a munka a témaválasztást, a forgatókönyvek megírását, a filmek rendezését, az operatőri munkát, valamint a felvételek laboratóriumi előhívását és azok teljes elkészítését jelenti. Ezenkívül a csoport irányítja és látja el filmekkel az egyes igazgatóságoknál működő filmvetítő részlegeket. Cél, hogy a dolgozók elé kerülő filmek minél jobbak, hasznosabbak legyenek és hogy azokból minél több dolgozó tanulhasson.

A filmcsoport első önálló munkája — az igen sok dolgozó által már ismert — *„Védd a szocialista tulajdont"* című dokumentumfilm volt, mely az árukárok és árudézsmálások ellen indított harcot. A néző elé tárja a film két vonatfosztogató társaság leleplezését, a bírósági tárgyalást és az ítélethozatalt is. A csoport eddigi munkája során elkészítette az *„Épül a szocialista vasút"* című filmsorozatának 1. és 2. sz. filmjét. Ezek a Vasutas Híradók dokumentum részből, oktatórészből és kritikai jellegű híradóból állnak. Különösen jól fogadták dolgozóink e filmeknek kritikai híradó részét, amely a gyakorlatból vett és sürgősen megszüntetendő hibák feltárásával szemlélteti a szocialista vasút építését gátló mulasztásokat.

A filmcsoport most újabb filmek előkészületeit kezdte meg. *„Kulturált utazás"* címmel kíván filmet készíteni kétféle változatban. Az egyiket a vasutas dolgozók részére, a másikat pedig a mozilátogató nagyközönség számára. Ezek a filmek az új kormányprogramm célkitűzései alapján készülnek. Mindkét film oktató, nevelő jellegű lesz.

A filmcsoport, filmgyártó munkáján kívül, segítséget nyujt a Magyar Híradó- és Dokumentum Filmgyárnak is, amely rövidesen megkezdi a *„Tolatószolgálat"* (*Siktolatás, gurítás*) című oktatófilm forgatását. A film vetítési időtartama 60—70 perc lesz és a tolatószolgálatot szabályozó új utasítás alapján készül. Igen nagy segítséget nyujt majd a dolgozóknak az utasításban lefektetett új munkamódszerek elsajátításához. Nagy gondot fordít a film az élenjáró szovjet tolatási módszerek ismertetésére.

Ugyancsak előkészületben van az *„Óvd az árut"* című film is, amely különösen a kereskedelmi dolgozók részére ad majd sok használható szempontot a munka ellátásához.

Kísérjük figyelemmel e filmeket, amelyek megkönnyítik munkánkat, élenjáró tapasztalatokkal gazdagítanak bennünket és szép munkánkat még jobban megszerettetik.

DOLGOZÓINK állást foglalnak

Fábián elvtárs válaszol a párosversenykihívásra

A *„Szocialista Vasútért"* legutóbbi számában olvastam *Tasnádi József* elvtárs, a *Debreceni Járműjavító ÜV* kétszeres sztahanovista villanyhegesztőjének munkájáról szóló cikket. Különösen a cikk befejező részével szeretnék behatóbban foglalkozni, amely rám is vonatkozott.

Azzal kezdem, hogy valóban helyes lenne, ha sikerülne egy jól, részletesen tájékoztató versenyhiradót életrehívni a járműjavító üzemek között. Az eredmények, a teljesítmények pontos ismerete ösztönzően hat a kevésbbé jól dolgozó üzemekre, osztályokra.

Ami Tasnádi elvtárs párosversenyfelhivását illeti — mert azt a megállapitását, hogy szivesen lépne versenyre velem, ha ismernè teljesítményeimet, versenyfelhívásnak vettem — örömmel elfogadnám. A cikk alapján tanácskoztunk is erről a műszaki vezetőkkel, valamint az üzemi bizottság elnökével, azonban arra a megállapitásra jutottunk, hogy sajnos nem lehet reális versenypontokat kidolgozni. Ugyanis én egy héttagú kazánhegesztőbrigád vezetője vagyok, *Tasnádi* elvtárs pedig egyéni dolgozó és munkaterületünk is különbözik egymástól. Viszont *Tasnádi* elvtárs javaslata adta azt az ötletet, hogy *jó lenne, ha brigádunk hasonló brigádversenytársat találna akár a debreceni, akár más járműjavitó üzemünknél.* Kérem üzemi bizottságunkat, hogy tegyen lépéseket ennek érdekében és most kérem a *„Szocialista Vasútért"* olvasóit is — értve alatta elsősorban a kazánhegesztő brigádok tagjait és az üzemi bizottságokat — segitsenek ennek a versenynek a létrehozásában.

Annak ellenére, hogy a mostani adottságok mellett nem lehet megvalósítani a párosversenyt *Tasnádi* elvtárssal, brigádom tagjaival együtt nagy lelkesedéssel veszek részt a kongresszusi versenyben. Jelenlegi teljesitményünk — a két hónap előtti 120-al szemben — 115 százalék, s terven felül vállaltuk és megcsináltuk a darupálya ívhegesztését, ezenkívül szintén terven felül kocsiágyak fémrögzitő léceinek hegesztését is vállaltuk. Május 1. és május 24. tiszteletére újabb felajánlást tettünk: 700 darab tengelycsapágycsésze és egyéb alkatrészek hegesztését vállaltuk terven felül a kocsiosztály részére.

Befejezésül annyit: *szeretném, ha Tasnádi elvtárs felhivása* — amely hozzám szólt ugyan, de ez nem zárja ki, hogy más hasonló munkakörben dolgozó elvtárs is elfogadja — *s az én mostani felhivásom visszhangra találna és még nagyobb lendületet adna kongresszusi versenyünknek.*

Fábián János.
a Landler-üzem kazánhegesztő brigádvezetője.

SPORT

Verseny „a legjobb fiatal futó, dobó, ugró" címért

A *Vasútpolitikai Főosztály* ifjúsági alosztálya a *Lokomotiv SE* országos elnökségével együtt versenyt írt ki az *„1954. év legjobb fiatal futója, dobója, ugrója"* cím elnyeréséért. A verseny célja, hogy azokat a vasúton dolgozó fiatalokat, akik semilyen sportágban nem rendelkeznek minősítéssel, bekapcsolják a rendszeres testedzésbe, az atletikai szakosztályok munkájába és így biztosítsák az évi MHK-terv teljesítését.

Az alapszervezetek versenyei április 20-tól május 15-ig a sportkörök székhelyein, a területi versenyek május 20-tól június 21-ig az elnökségi székhelyeken lesznek, az országos versenyt pedig június 20-tól július 25-ig Budapesten tartják. Az alapszervezetek versenyén résztvehet minden 16—28 év közötti fiatal, aki sportminősítéssel nem rendelkezik. Az MTH-tanulók még akkor is, ha 16 évnél fiatalabbak. A verseny nagydíját, a vándorserleget az a DISZ-szervezet nyeri el, amely a fiatalok számához viszonyítva a legtöbb versenyzőt mozgósítja és amelynek versenyzői közül a legtöbben jutnak fel a területi versenyre.

★

Az elmult napokban a Lokomotiv sportolók nagy sikereket értek el. A *Lokomotiv I.* megnyerte a SZOT 1954. évi szabadfogású birkózó-csapatbajnokságát. A Lokomotiv I. a szép sikert mindössze három hiba ponttal, 10:6 győzelmi arányban vivta ki.

A *felnőtt mezei futóbajnokságban*, a nők versenyében 1500 méteres távon *Kazi Aranka*, a Lokomotiv SE versenyzője nyerte meg a bajnokságot 5:07.4 perces idővel.

VIZSGA-KIÁLLÍTÁS



A Hámán Kató fűtőház ipari átképzős növendékei tanulságos kiállítást rendeztek vizsgamunkáikból. A kiállításnak állandóan sok nézője van. (Kovács G. felv.)

ÚTKÖZŐ

Fájós fogakról szólunk

A jászberényi vasutasoknak régi fájdalmuk, hogy nincs fogorvosuk. Ez a fájdalom akkor válik alig elviselhetővé, amikor



megfájdul a foguk és Budapestre kell utazni kezelésre, húzásra. A miskolci igazgatóság I. osztálya már régóta igéri, hogy rendet teremt. Ideje volna már orvosolni az ügyet

Tisztaság — fél egészség

Ózd állomáson a dolgozók érdekében korszerű melegedőt, fürdőt, oktatótermet építettek. Ez igen helyes. Nem lehet egyetérteni azonban azzal, hogy térdigérő törmelék, szemét borítja az állomás területét. A dolgozók egészségük jogos védelmében többször sürgették a bánrévei pályamestert, hogy szállittassa el a törmeléket, teremtsen rendet. A pályamester a füle botját sem mozditja.. A kitört ablakokat sem pótolja, a csapokat sem javítja meg. Vajjon milyen módszerrel lehetne hatni a pályamesterre? Ezt kérdik az „Ót-



közötöl" a dolgozók. Magunk sem tudjuk. Mindenesetre megírjuk a dolgot, hátha ennek lesz hatása. Várjuk a fejleményeket.

Ez is egészségtelen

A komáromi fűtőházban a 411.355-ös mozdonyt begyujtották. Ezzel nyilván az volt a céljuk, hogy gőzt fejlesszenek. A gőzhöz viszont nemcsak tüz, de viz is kell. Az pedig nem volt a kazánban. Csak tüzeltek-tüzeltek és halvány *„gőzük"* sem volt róla, hogy nincs a kazán-



ban viz. Mikor rájöttek erre, már késő volt, kilágyult a tüzszekrény. Ez a gyakorlat olyan ellentétben áll a legelemibb munkafegyelemmel, mint a tüz a vízzel.

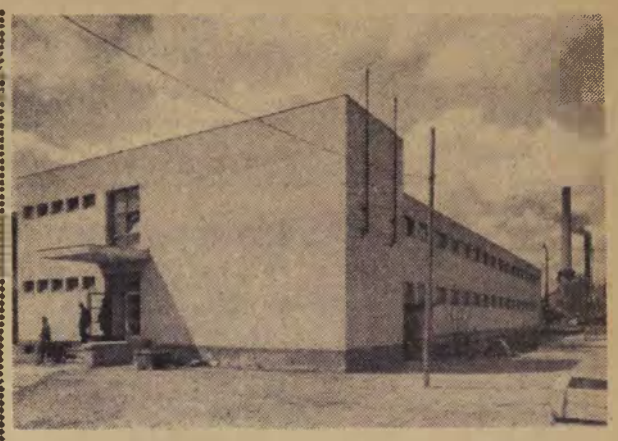
SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin-út 83. sz. — Telefon: 228-895 428-317, 428-332, üzemi telefon: 16-76, 39-49 Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.500 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLE TÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM. 17. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 ÁPRILIS 24.



Elkészült a Landler Művek új, korszerű kirdőcsarnoka. (Magyar Foto — Vadas Ernő felvétele)

Feladataink a budapesti pártértekezlet után

Írta: Benkovics Dezső, a budapesti Vasútpolitikai Osztály vezetője



Alig két hete annak, hogy a budapesti vasutas pártszervezetek küldöttei részt vettek a budapesti pártértekezleten. A budapesti pártértekezlet fontos tanulságul szolgált valamennyi kommunista vasutas számára is.

A beszámoló és az azt követő vita megmutatta, hogy Budapest dolgozói a kommunisták vezetésével számos területen jelentős eredményeket értek el a párt 1953 júniusi és októberi határozatainak megvalósításában, a kormányprogramm végrehajtásában.

Az eredmények mellett azonban a beszámoló és a hozzászólások súlyos hiányosságként jelölték meg, hogy egyes üzemeknél — különösen a közszükségleti cikkeket gyártó iparban — komoly lemaradás mutatkozik a tervek teljesítésében. Másutt a tervek teljesítése az önköltség emelkedésével, a minőség romlásával, a munka- és bérfegyelem lazulásával járt együtt. Ezek a hiányosságok kesleltetik a lakosság több és jobb minőségű közszükségleti cikkel való ellátását, gátolják a mezőgazdaság fokozottabb megsegítését, a selejtes, rosszminőségű áruk lazítják a munkás-paraszt szövetséget és külföldre kerülve, rontják a magyar népi demokrácia jóhírnevét.

Mindezeket figyelembe véve a pártértekezlet azt a célt tűzte a budapesti kommunisták elé, hogy álljanak a termelékenység emeléséért, az önköltség csökkentéséért, a minőség emeléséért, a munka- és bérfegyelem megszilárdításáért folyó harc élére, hogy példát mutatva ragadják magukkal az egész dolgozó népet, vigyék győzelemre e jelenleg legfontosabb feladatokat.

A budapesti vasutasok — a vasúton dolgozó kommunisták — munkájának jelentős szerepe van abban, hogy a pártértekezleten vállalt megtisztelő feladatot a budapesti kommunisták becsülettel teljesíthessék. A termelést erősen befolyásolja az, hogy a vasút pontosan, késedelemmentesen szolgálja-e ki az üzemeket, biztosítja-e az üzemek nyersanyagellátását, a készáruk — elsősorban a mezőgazdasági cikkek — időben és épségben való elszállítását. Az sem közömbös az üzemek terveljesítésére, hogy a vidékről bejáró dolgozók menetrend szerint, kultúrált körülmények között érkeznek-e meg munkahelyeikre.

A kongresszusi verseny első szakasza lezárult. A vasutas dolgozók most arra készülnek, hogy újabb felajánlásokkal, újabb munkagyőzelmekkel ünnepeljék május elsejét, a nemzetközi munkásosztály harcos seregszemléjének napját és hogy a győzelmekre támaszkodva, még nagyobb eredményeket érjenek el a kongresszusi verseny harmadik — május 1-től 24-ig — a kongresszus napjáig tartó szakaszában.

Ezekben a napokban pártszervezeteink és üzemi bizottságaink fontos feladata, hogy a kommunista és pártonkívüli vasutasok figyelmét a hiányosságok, szűk keresztmetszetek felszámolására irányítsák, hogy a dolgozók vállalásaikkal, azok teljesítésével és túlteljesítésével javítsák tovább a vasuti szállítást és ezzel segítsék elő a budapesti üzemek és vállalatok tervteljesítését.



Állomási és kereskedelmi pártszervezeteink indítsanak harcot a rakodási idők lerövidítéséért, a kocsik jobb kiterheléséért. A raktári munkásokat és kocsirendezőket minél nagyobb számban vonják be az *„Ord az árut"*-mozgalomba. Jó felvilágosító munkával érjék el, hogy kíméletlen rakodás és tolatás ne okozzon kárt az üzemek dolgozói által termelt áruk minőségében. A mezőgazdaságnak feladott árukat — Budapest-Nyugati pályaudvar dolgozóinak példája nyomán — még aznap továbbítsák. Építsenek ki szoros kapcsolatot a nagyobb szállító-vállalatok pártszervezeteivel, segítségükkel érjék el, hogy a fel- és leadásokat az ötnapos szállítási terv alapján végezzék, hogy ne rendeljenek olyan kocsit, amelyet aznap nem tudnak megrakni, továbbá, hogy a vállalatok, üzemek szombaton is tartsák be a rakodási időt. Ahol erre mód van, ott szervezzenek új komplex-brigádokat és a komplex brigád-szerződéseket rendszeresen értékeljék. Az áruirányítók, kocsirendezők és forgalmi szolgálattevők között végezzenek felvilágosító munkát az irány- és közvetlen vonatok számának szaporítása érdekében.

A kiterjedt iparvágány-hálózattal rendelkező állomásokon ellenőrizzék az iparvágányok grafikonszerű kiszolgálását, állítsanak be vágányfelelősöket. E módszerek alkalmazása megrövidíti a kocsik beállításának és kihúzásának idejét, növeli az állomás dolgozóinak teljesítményét. Kommunista gurítóbrigád- és tolatásvezetőink álljanak az elegyrendezés meggyorsításáért folyó harc élére. Budapest—Ferencváros. Rákosrendező és Rákos gurítóbrigádjai harcoljanak a napi minél több kocsi gurításáért. Síktoló állomásainkon szélesítsék ki a józsefvárosiak által kezdeményezett Archipov—Lucskov-módszert, melynek segítségével Budapest-Józsefváros állomáson a kocsitartózkodási egységidőt 5.4 óráról 4.2 órára szorították le. Pártszervezeteink érjék el, hogy kommunista gurítóbrigád- és tolatásvezetőink álljanak az elegyrendezés meggyorsításáért indított küzdelem élére.



Terjedjen ki figyelmük a forgalmi szolgálattevők munkájára is. Hallgassák meg észrevételeiket, orvosolják esetleges sérelmeiket, kezdeményezzék a tolatós-brigádok, kocsirendezők, forgalmi szolgálattevők közötti jó együttműködést, mely előfeltétele a 24 órás vonatforgalmi terv teljesítésének, a vonatok menetrendszerinti közlekedtetésének. A menetirányítószolgálat fokozottabban kísérje figyelemmel a vonalakon mozgó vonatok útját és tovább építve kapcsolatait a forgalmi szolgálattevőkkel, különösen az 500-as és a nehézsúlyú vonatok számára biztosítsanak zöld utat.

A vontatási szolgálatnál a haszonkilométerek növelése érdekében új 500-as fordulókat, *„pendli-fordákat"* kell beállítani. A mozdonyszemélyzet körében felvilágosító munkát kell végezni, hogy harcoljanak a menetrend betartásáért, az esetleges késések rövidített menetidővel való behozásáért. Fűtőházaink közül Ferencváros fűtőház 112.6 százalékra, Hámán Kató fűtőház 108.5 százalékra teljesítette széntakarékossági tervét, azonban *Balázs Ferenc* elvtárs, ferencvárosi mozdonyvezető példája, aki a kongresszusi versenyben február 1-től április 4-ig 625 mázsa szenet takarított meg, azt bizonyítja, hogy a munkamódszerátadás kiszélesítésével fűtőházaink még nagyobb eredményeket érhetnek el.

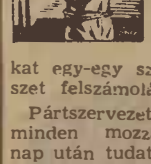
A vontatási műhelyek dolgozóit mozgósítani kell a nyitott- és pőrekocsik gyorsabbütemű javítására, a minőségi tényezők fokozottabb teljesítése mellett. A mozdonyok futójavításainak gyors elvégzése érdekében meg kell szervezni, hogy útközben bekövetkezett hiba esetén előre értesítsék a javítóműhelyt, amely így anyag-, szerszám- és munkaerő előkészítésével a beérkező mozdonyokat a lehető legrövidebb idő alatt meg tudja javítani.

Állomási pártszervezeteink foglalkozzanak többet a kocsivizsgálói szolgálattal. A kocsivizsgálók tegyenek vállalást arra, hogy a műszaki ellenőrzést — lehetőség szerint — a vonatok összeállítása után azonnal elvégzik és a gép rájáratása után a fékpróba megtörténhessen.

A járműjavítók dolgozóinak figyelmét a felvilágosító munka fokozásával a kocsijavítási átfutási idők lerövidítésére és a mozdonyok javításának meggyorsítására kell irányítani. Különösen hangsúlyozni kell, hogy a forgalom és a vontatás dolgozói csak minőségi munkával megjavított **járművekkel tudnak megfelelni a rájuk háruló, egyre növekvő szállítási feladatoknak.**

A pályafenntartás dolgozói az időjárás miatt késedelmet szenvedett fenntartási munkák meggyorsításával, a vágányzáras munkák idejének lerövidítésével, a lassújelek csökkentésével vehetik ki méltóan részüket a kongresszusi versenyből.

A kultúrált utazás megteremtése érdekében különösen nagy személypályaudvaraink pártszervezetei mozgósítsák a dolgozókat *„A legtisztább állomás"*-cím elnyerésére. A műszaki kocsihivatalok dolgozóival közösen érjék el, hogy a személy- és munkásvonatokat időben és tisztán bocsássák az utazóközönség rendelkezésére. A személyvonati vonatkísérő személyzet között végezzenek felvilágosító munkát, hogy a fel- és leszállásoknál a jegyvizsgálat alkalmával tanusítsanak udvarias magatartást, s ezzel is segítsék elő a dolgozók kényelmes utazását. A feladatok végrehajtásának biztosítása a kommunisták példamutatása. Pártszervezeteink pártcsoportértekezleteken segítsék és ellenőrizzék a párttagok és tagjelöltek vállalásainak teljesítését. A pártcsoportok élenjáró dolgozóinak pártmegbizatásként kell adni, hogy módszereik átadásával segítsék a szakmailag gyengébbeket, s ezt az elvtársi segítséget terjesszék ki a környezetükben lévő pártonkívüli dolgozókra is. Ellenőrizzék és segítsék a szakszervezet munkáját. A bizalmiak versenyszervező munkájának megjavításával, a vállalások rendszeres értékelésével teremtsenek reális alapot a versenynyilvánossághoz. Segíteni kell a szakszervezetet, hogy különös gonddal foglalkozzon az egyes dolgozók, brigádok, szolgálati helyek között folyó párosversennyel, különösen a miskolci és a ferencvárosi csomópont kihívása nyomán egyre szélesedő csomóponti versenymozgalommal, a vonalak egymás közötti versenyével. Szervezzék meg a rendszeres versenyértékelést és ennek alapján az agitáció minden eszközének igénybevételével javítsák tovább a kongresszusi verseny nyilvánosságát.



Vegyék igénybe pártszervezeteink a fiatalság lendületét e feladatok megoldásához, bátran bízzák meg a fiatalokat egy-egy szűk keresztmetszet felszámolásával.

Pártszervezeteink a verseny minden mozzanatában, naponap után tudatosítsák a vasutas dolgozók között, hogy munkájuk szerves része a kormányprogramm végrehajtásának, amely számukra is a magasabb életszínvonalat, az elmaradt kategóriák bérének rendezését, jobb munkafeltételek biztosítását, a szociális és kulturális beruházások felemelését jelenti el, hogy ez a felismerés utasításszerűen, balesetmentes munkára, a nehézségekkel szembeni bátor helytállásra lelkesítse őket. Vigyék harcba a budapesti kommunista vasutasokat, hogy a budapesti pártértekezlet határozata nyomán példamutató vállalásaikkal, a kongresszusi versenyben elért kimagasló eredményeikkel ragadják magukkal a vasút minden dolgozóját. Járjanak e harc élén a Vörös Zászló Érdemrenddel kitüntetett ferencvárosi csomópont dolgozói, a SZOT és a minisztertanács vándorzászlaját jó munkával kiérdemelt Rákosrendező pályaudvar dolgozói, az élüzem-jelvénnyel hatszor kitüntetett Északi Járműjavító ÜV és az élüzemjelvénnyel többszörösen kitüntetett Hámán Kató fűtőház dolgozói, valamint az őszi forgalmi csatában már eddig is oly nagy eredményeket elért többi budapesti szolgálati hely dolgozói. Adjanak újabb lendületet a vasutas szolgálati helyek dolgozóinak a Központi Vezetőség kongresszusi zászlajának elnyeréséért folyó versenyben.

MÁJUS 1 méltó megünneplésére készülünk

A nődolgozók emelik teljesítményeiket a kongresszusi versenyben

Amint közeledik május első hete és a pártkongresszus dátuma, a nődolgozók is fokozzák teljesítményeiket és jó munkával készülnek a proletárnemzetköziség, valamint a pártkongresszus megünneplésére.

Április első dekádjában *Horváth Józsefné* forgalmi szolgálattevő és brigádja, *Komló* állomás dolgozóinak eredménye emelkedik ki a nődolgozók teljesítményei közül. Horváthné elvtársnő és brigádjának tagjai a kocsiforduló gyorsítása érdekében végeztek jó munkát azzal, hogy *a kocsik átlagos tartózkodását 12 óráról 10.2 órára csökkentették. Ezzel 118 százalékos eredményt értek el.* Komlói viszonylatban eredményük azért is kiemelkedő, mert a legutóbbi hat hónap alatt egyetlen helybeli brigád sem tudott elérni a kocsitartózkodás csökkentésében 110 százalékosnál jobb eredményt.

Sztálinváros állomáson Horváth Ella forgalmi szolgálattevő brigádja 134 százalékra teljesítette a kocsitartózkodási tervet.

Jó eredményeket érnek el a nődolgozók a távirdai szolgálatban is. *Majoros Jánosné* elvtársnő, Eger állomás távirásza 108 százalékos átlagos teljesítménnyel versenyez.

A MÁV vállalatoknál az *Épületszerelő és Előgyártó ÜV „Zója"* ifjúmunkás női brigádja tűnik ki jó munkájával. A „Zója" brigád 146 százalékos teljesítménnyel szállt sikra a kongresszusi verseny sikeréért. A brigád tagjai a *magor-lemezt* készítik, amely az építkezések egyik fontos segédanyaga, s ezzel a teljesítményükkel elősegítik az ideiglenes felvonulási épületek határidő előtti elkészítését.

Az igazgatóságok versenyének első negyedévi győztese a budapesti igazgatóság

Az igazgatóságok közötti verseny lendülete és érdekessége fokozódott, amióta a *Vasútpolitikai Főosztály* versenyzászlót tűzött ki a kongresszusi versenyben legjobb eredményt elérő igazgatóság dolgozóinak.

Márciusban a következőként alakult a verseny:

1. Szombathely 25 pont. 2. Pécs 27 pont. 3. Szeged 32 pont. 4. Budapest 37 pont. 5. Debrecen 42 pont. 6. Miskolc 47 pont.

Az első negyedévi összesített eredmények alapján a helyezési sorrend a következő:

1. Budapest 27 pont. 2. Pécs 30 pont. 3. Szeged 37 pont. 4. Szombathely 38 pont. 5. Debrecen 39.15 pont. 6. Miskolc 39.17 pont.

Miskolc személypályaudvar lemaradása veszélyezteti a miskolciak esélyeit a csomóponti versenyben

A miskolciak által elindított csomóponti verseny a részvevő legtöbb állomáson jó eredményeket hoz. A miskolci csomópont dolgozói különösen a túlsúlytovábbításban értek el jó eredményeket. Február első tíz napjában csak 13.835 tonnát, április ugyanebben az időszakában azonban már 68.118 tonna túlsúlyt továbbítottak. *Ez 54.283 tonna túlteljesítésnek felel meg.* Február 1-től 10-ig 84 irányvonatot képeztek, ezzel szemben április első dekádjában 128 irányvonatot állítottak össze, ami *44 vonattöbbletet jelent.*

Az eredmények mellett azonban *vannak hiányok is Miskolcon. Miskolc személypályaudvar* dolgozói például április első dekádjában *adósak maradtak a gurítási terv teljesítésére tett vállalások végrehajtásával. A vállalt 101 százalékos teljesítéssel szemben 97.5 százalékot értek el. Lemaradtak a személyszállító vonatok menetrendszerinti indításánál is. A személypályaudvarnak ezek a gyengébb eredményei veszélyeztetik a miskolci csomópont esélyeit a versenyben.*

Újabb háromszázalékos árammegtakarítási felajánlás a miskolci fűtőházban

A villamosenergia-takarékossági mozgalom kezdete óta a miskolci fűtőház villamosműhelyének dolgozói élenjárnak az árammegtakarításban. A műhely dolgozói pártunk III. kongresszusára felajánlották, hogy körzetük áramfogyasztását hét százalékkal csökkentik. Jelenleg már 33.7 százaléknál tartanak a teljesítésben. A kitűnő eredményben főrésze van *Bückner József* villamosfelvigyázónak, *Kovács Géza* művezetőnek, *Gergely János* villanyszerelőnek, *Oláh Béla* művezetőnek, Kovács Pál villanyszerelőnek. De a villamoskörzet valamennyi dolgozója mindent elkövet, hogy a felajánlást minél jobban túlteljesítsék.

Gergely János villanyszerelő például kijelentette:

— Nem állunk meg az eddigi eredményeknél, hanem tovább megyünk és május 1 tiszteletére további háromszázalékos megtakarítást érünk el.

Éljen május elseje, a proletárnemzetköziség harcos ünnepe, a békéért küzdő népek hatalmas seregszemléje!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A kádermunka feladatai a vasutas pártszervezetekben

Az újonnan megválasztott vasutas pártvezetőségek nagy lendülettel, akaraterővel fogtak hozzá a pártszervezetek munkájának megjavításához. Eredményeként aktívabb lett a pártlagság és pártunk III. kongresszusára indított munkaversenyre pártvezetőségeink sikeresen mozgósították és mozgósítják a vasutas dolgozókat. Megjavult az egész vasút munkája. Pártunk Központi Vezetőségének júniusi és októberi határozatainak sikeres elősegítése érdekében azonban még sok akadályt kell leküzdeni a vasút területén. Az elmult években, de különösen a tél folyamán ismeretessé vált, hogy a vasutas dolgozók, a kommunisták példamutatására, képesek leküzdeni sokszor lehetetlennek látszó akadályokat is.

A párt nevelőhatására többtizezer vasutas vált a párt, a termelés élharcosává. A most megválasztott pártvezetőségek, ha további sikereket akarnak elérni a pártmunkában és a termelés frontján szükséges, hogy megjavítsák kádermunkájukat, mely jelenleg a vasutas pártszervezetek túlnyomó többségénél még nagyon gyenge.

Hibás nézetek a kádermunkáról

Számos pártszervezet titkárával és vezetőségi tagjával beszélgettünk az elmult időben a kádermunkáról. Elmondották őszinte önkritikával, hogy pártszervezetük munkájának leggyengébb pontja a káderek egyéni nevelése. Nem is csoda, mert sok helyen az a vélemény alakult ki, hogy nem érnek rá kádermunkát végezni a sok feladat miatt. Igy nyilatkozott többek között *Molnár* elvtárs is, az Északi Járműjavító ÜV pártbizottságának titkára. *A kisújszállási pályafenntartási* pártszervezetnél pedig azért nem végeznek kádermunkát, mert az a véleményük, hogy *„a tagság nem elég fejlett"*. Ezek beszédes bizonyítékai annak, hogy még sokan nem értették meg:

a kádermunka legfőbb elve a káderek nevelése.

De azt is mutatja, hogy igen sok helyen nem ismerik a kádermunka lényegét.

A pártszervezetek vezetőségeinek azt kell megérteniök, hogy a kádermunka nem külön feladat és nem is egyik feladat a sok közül, hanem az összes feladatok megoldásának kulcsa. Ahol törődnek a káderekkel, ott eredményesebb a politikai munka, lelkesebb a munkaverseny, nagyobb segítséget kap a vezetőség az aktíváktól és az egész párttagságtól. Nemcsak az egyszerű párttagok, hanem a pártcsoportvezetők, a népnevelők, a szakszervezeti funkcionáriusok és a szakmai vezetők is elvárják, hogy a pártvezetőség rendszeresen foglalkozzon velük. Rossz gyakorlat az, hogy a káder csak feladatot kap, de azután magára marad a feladat megoldásánál. Munka közben állandóan figyelnünk kell, hogyan hajtják végre az elvtársak a határozatokat és pártmegbízatásaikat. Segítsük őket nehézségeik leküzdésében. Ha jó munkát végeznek, ne fukarkodjunk a dicséretekkel és ha hibákat követnek el, időben figyelmeztessük őket, bíráljuk munkájuk és magatartásuk fogyatékosságait.

Gyakori jelenség — különösen a forgalomnál és a vontatásnál — hogy túl könnyen váltanak le funkcióból pártcsoportvezetőket, népnevelőket. Különösen akkor fordul ez elő, ha valamilyen nehezebb feladattal nem tudnak kellő eredménnyel megbirkózni. Ilyen esetben leváltás helyett célravezetőbb a türelmes nevelés, a segítségnyujtás, mely átsegíti őket a nehézségeken.

A káderek nevelése állandó feladat

Sok funkcionárius arról panaszkodik, hogy pártmunkával való megbizatása óta nem érdeklődtek munkája, egyéni problémái iránt. Sőt előfordul az is, hogy amikor megbízzák funkcióval, nem is ismertetik teendőit. Ridegséget és türelmetlenséget árul el az ilyen „módszer". *Sztálin* elvtárs arra tanított bennünket, hogy *„...úgy becsüljük a kádereket, mint a párt és az állam aranykészletét... ismerjük a kádereket, gondosan tanulmányozzuk minden egyes ... funkcionárius jó oldalait és hibáit, hogy tudjuk, melyik helyen bontakozhatnak ki legkönnyebben képességei... ne sajnáljuk az időt, ami ahhoz kell, hogy türelmesen „vesződjünk" ezekkel a munkatársainkkal és siettessük fejlődésüket."*

E tanítás pártszervezeteink munkájának mindennapos gyakorlatává kell válnia, hogy öntudatban növekedő vasutasok további ezrei nevelődjenek.

A vasutas pártszervezetek vezetőségei tegyék munkájuk fő feladatává a kádermunka végzését. De ahhoz, hogy a kádermunkát megfelelően tudják végezni, szükséges, hogy reális célkitüzéseket állítsanak maguk elé. A pártszervezetek vezetőségei határozzák meg, hogy egy-egy vezetőségi tag melyik pártcsoportvezető, népnevelő, vagy tömegszervezeti vezető nevelésével foglalkozzon. A titkár elvtárs pedig foglalkozzon elsősorban a vezetőség tagjaival. Nem szabad azonban megfeledkezni az egyszerű párttagokról sem, akik közül éppen a nevelés eredményeként új funkcionáriusok nőnek fel. Ilyen gyakorlat már egyes helyeken kialakult. Például a debreceni állomás pártbizottságán és Rákosrendező állomás pártszervezetének vezetőségénél kidolgozták, hogy a vezetőségi tagok kiknek a nevelésével törődnek. Tervbevették, hogy megismerik a hozzájuk tartozó kádereket, azok családi problémáit, munka közben rendszeresen felkeresik őket, elbeszélgetnek velük. Ezen túlmenően egy-egy pártcsoportvezető, vagy népnevelő munkáját megtárgyalják vezetőségi ülésen is és igy nyujtanak segítséget számára. Feladatul tűzték azt is, hogy vezetőségi ülésen időnként értékelik a kádermunkát. Fő céljuk, hogy egyéni beszélgetések és személyes segítségnyujtással kommunista szerénységre, párt iránti őszintességre, bátorságra, a haza iránti szeretetre, munkában való helytállásra nevelik elvtársaikat.

A káderekkel szemben legyünk igényesek, de ugyanakkor figyelmesek is. Ne türjük azt, hogy komoly ok nélkül egyik helyről a másikra *„dobálják"* őket és védelmezzük őket az igazságtalan vádakkal szemben is. A vezetőségek úgy foglalkozzanak a káderekkel, ahogy azt magukkal szemben is elvárják.

A vasutas pártszervezetek kádermunkáját segítsék elő a politikai osztályok, főleg az instruktorok. Hogyha a vezetőségi tagok elmélyülten, rendszeresen foglalkoznak munkavégzés közben az aktivákkal, akkor ők ugyanúgy foglalkoznak majd a párttagsággal, a dolgozók széles rétegével. Igy tudjuk még egységesebbé kovácsolni sorainkat és elősegíteni a vasút jó munkájával a párt és a kormány júniusi határozatának megvalósítását.

Szalai Pál,
a Vasútpolitikai Főosztály káderelőkészitő alosztályának vezetője.

A kommunisták magánélete is feddhetetlen legyen...

A módosított szervezeti szabályzat tervezetében eddig megtett javaslatokat és hozzászólásokat élénken figyelve a javaslatok nagy többségét helyeslem. Különösen egyetértek azokkal a javaslatokkal, melyek fokozottabb követelményeket szabnak a párttagok magatartásával kapcsolatban. Ilyen irányú javaslat jelent meg a *Szabad Nép* március 22-i számában *Búzás József* aláirással, valamint az Észak-Magyarországban április 7-én, *Tarnai Sándor* elvtárs aláirásával.

Üzemünkben is volt olyan időszak, amikor volt pártfunkcionárius helytelen erkölcsi magatartásával nagymértékben rombolta a pártszervezet tekintélyét s ezzel lehetőséget adott ellenséges agitációnak is.

Javaslom, hogy a szervezeti szabályzat mondja ki:

azt a párttagot, aki családi életében nem feddhetetlen, a párt erkölcsi szabályainak nem megfelelő életmódot folytat, azt mint a párt tekintélyének rombolóját, a párttagok soraiból ki kell zárni.

Z. Burján István
Miskolc, MDP-tag

KONGRESSZUSI VERSENYHÍRADÓ

RAKOS ÁLLOMÁSON Labancz István kocsimester és brigádja elegytovábbítási tervét 124 százalékra, Mátyás Géza forgalmi szolgálattevő és brigádja túlsúlytovábbítási tervét 292 százalékra teljesítette. A Mátyás-brigád annak köszönheti magas százalékát hogy 2903 tonnát továbbított terven felül.

★

A BEV-VONALAK egymásközti versenyében az első negyedévben az első helyet a budapest-gödöllői vonal nyerte el. A vonal menetrendszerinti közlekedését 98.9, kocsitartózkodási egységidejét pedig 104.8 százalékra teljesítette.

★

A SZEKESFEHÉRVÁRI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉGEN, a Bartha György pályamester vezetése alatt álló XVI. szabasz dolgozói teljesítették felajánlásaikat. Németh Miklós és csapata 139, Juhász István 132 százalékot ért el vágányszabályozásnál a Kovaljov-módszer és a tizperces-mozgalom helyes alkalmazásával. Fürst Ferenc és Gödri János dcsok 151, Hádon József és Virág István kőmüvesek 141 százalékos eredménnyel versenyeznek a Gazda- és a Rőder-mozgalom segítségével. (Murányi István levelező.)

★

BALASSAGYARMAT ÁLLOMÁS VONATKISERŐI kifogásolják, hogy Vác és Aszód állomások, ahonnan visszafordulnak, nem az F2-es számú utasításnak megfelelően állítják össze a tehervonatokat. A közbeeső állomások kocsijai a vonatok végébe vannak sorolva, igy ezeken az állomásokon a tolatások hosszú kocsisorral történnek. Ez a tartózkodásokat nagyon meghosszabbítja és rontja a menettartamot. Kérik Vác és Aszód állomás dolgozóit, hogy a tehervonatok összeállításánál tartsák be az F2-es utasítást. (Merész József levelező.)

★

A NYIREGYHAZI FŰTŐHÁZ létszámába tartozó Berzédi Árpád motorvezető vállalta, hogy nyolcszázalékos haltóolajmegtakarítást ér el. Vállalását 16 százalékra teljesítette a kiszabáshoz viszonyítva. Ugyanakkor vonatait vontatási késés nélkül továbbította.

★

A KOMLÓI RAKODÁSI FŐNÖKSÉGEN számos hiba akad a verseny körül. Baj van a versenynyilvánossággal. Január óta nem vezetik a komplexbrigádnaplót. Nem törődnek a kocsiátadó könyvek 10 napos zárásával. A verseny hátralévő részében ki kell javítani a hibákat. (Várnai László tudósító, Pécs.)

NEMZETKÖZI hírek

● *A világ dolgozói május 1-re készülnek*

A Közlekedési, Kikötői és Halászipari Dolgozók Nemzetközi Szövetsége (a Szakszervezeti Világszövetség szakmai tagozata) körlevelet és felhívást adott ki május elseje alkalmabol.

A III. szakszervezeti világkongresszus elhatározta, hogy 1954 május 1-ét egy *nagy nemzetközi kampány kiinduló pontjául* jelöli meg, amelynek célja a szakszervezeti jogok és a demokratikus szabadságjogok megvédése és kivivása, a békeharc erősítése.

A *Szakszervezeti Világszövetség*, illetve a szakmai tagozat felhivása nyomán a világ dolgozói mindenütt fokozták előkészületeiket május 1-re. A világ népei a május 1 előtti időszakban még erőteljesebben követelik jogaik érvényesítését, a reakció, a fasizmus és a háború útjának elvágását. Világszerte fellángolt a békeharc, a világ népei követelik az atom- és hidrogénfegyver eltiltását.

A tömeges tiltakozás hulláma zúdult végig *Japánon*, ahol halálos áldozatot is követett az eszeteln hidrogénbomba-kisérlet. A tömegmozgalom nyomására a japán parlament mindkét háza határozatot fogadott el az atomfegyver eltiltásáról. *Indiában, Delhiben* tömeggyülés tiltakozott a hidrogén- és atombomba kisérletek ellen. Mind erélyesebben hangzik fel a tiltakozás *Indonéziában, Ausztráliában*, a *Fülöp-szigeteken, Burmában* és az amerikai hidrogénbomba-kisérletek térségének közvetlen közelében lévő más országokban.

Az idei május 1-i ünnepen a világ dolgozói még jobban összeforrnak a hatalmas béketáborral s a béketábor szilárd ereje őnt erőt az elnyomott, kizsákmányolt népekbe is, a jogaikért, a szabadságukért vivott küzdelmükben.

CSEHSZLOVÁKIA

„Új élet felé"

A csehszlovák vasutasok lapja, a *„Za Socialisticku Zeleznicu"* érdekes cikket közöl *„Új élet felé"* címmel. Az alábbi részleteket ebből a cikkből vettük:

Az elmult év végén hagyta el köztársaságunkat *Chrisztó Ivanov Chrisztov* bolgár mozdonyvezető, aki baleset következtében mindkét kezét elvesztette. A bolgár mozdonyvezetőt a csehszlovák orvosok meggyógyították és olyan műkezeket készítettek számára, hogy képes ismét önállóan mozdonyt vezetni. *Chrisztó Ivanov* elvtárs elutazása előtt sajátkezüleg irt levelében búcsúzott a csehszlovák vasutas elvtársaktól. A levél minden sorát a szocialista ember törhetetlen ereje és hite hatja át.

Amikor mindkét kezemet elvesztettem — irja a levélben — akkor sem vesztettem el az élet bele vetett hitemet. Hittem a pártban, a kormányban és népemben, hogy segítenek rajtam, csak azt nem tudtam elképzelni, hogyan. Nehéz sorsomban a Csehszlovák Köztársaság dolgozói nyujtottak baráti segitséget. A gyönyörű csehszlovák földön születtem újjá — kezeket kaptam. Nemcsak annak örülök, hogy ismét vannak kezeim, hogy a csehszlovák orvostudomány meggyógyitott, hanem annak is, hogy a közlekedési minisztérium, valamint a vasutas szakszervezet központi bizottsága lehetővé tette számomra, hogy visszatérjek munkámhoz, a mozdonyra. Búcsúzáskor teljes szivemből mondok köszönetet kedves vasutas elvtársaimnak. Hazámba visszatérve sohasem feledkezem meg a csehszlovák vasutasok baráti segitségéről és arról az erős akaratukról, amelyel a békéért, a boldog jövőért harcolnak.

BELGIUM

Mit jelent az európai szállítási pool — a vasutasok szempontjából

A belga vasutasok lapja a **„L'Action Ouvriere Unitaire"** a fenti címmel érdekes cikket közölt. A **Nyugateurópai Szállítási Pool** mult év októberében jött létre amerikai kívánságra, hivatalosan tizenhét nyugateurópai ország részvételével — irja a lap. — A pool céljai a következők: 1. A szállítások megszervezése béke idején az állítólagos „európai védelem" érdekében. 2. A poolba tartozó európai országok szállítóeszközeinek, vasutalnak az amerikai tőke uralma alá rendelése. 3. Az amerikai háborús politika érdekében a nemzetközi tőke kiveszi a szállítóeszközöket az egyes nemzetek kezéből és azokat a nemzetközi (főleg amerikai) bankkonzorciumoknak szolgáltatja ki. 4. Biztosítani a legnagyobb profitot a tőke számára, akár a munkaviszonyok súlyosbítása, a munkabérek csökkentése és a személyzeti létszám apasztása révén is.

Az európai pool hatásai már kezdenek mutatkozni — állapítja meg a lap. — A háború óta az amerikai tőke befolyása, valamint a hadikiadások emelkedése miatt harmincöt százalékkal csökkentették Franciaországban a vasutasok létszámát. Nyugat-Németországban ötvenezer vasutast bocsátottak el és további ötvenezret fenyeget az elbocsátás veszélye. Az olasz vasutasok létszáma 197.000-ről 163.000-re csökkent, a holland vasutasoké 42.000-ről 35.000-re. A lap végül felhívást intéz a nyugateurópai vasutasokhoz, hogy védjék meg személyi és nemzeti jogaikat.

AZ ORSZÁGOS BÉKETANÁCS FELHÍVÁSÁHOZ

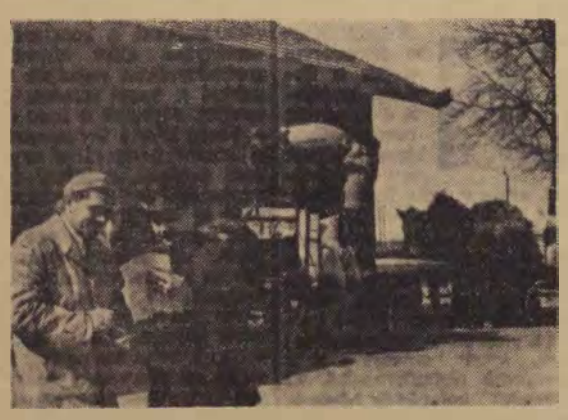
Az Országos Békelanács a mult szerdán ülést tartott és az ülésről felhivást bocsátott közzé. A békeszerető magyar nép egészéhez, minden becsületes magyar ember szivéhez szól ez a felhivás és milliókat indit erélyes tiltakozásra az uj háború halálos veszélyét szitó paktumok ellen, a német militarizmust feltámasztó „európai védelmi közösség" ellen, az atommal és hidrogénbombával zsaroló háborús üzérek működése ellen.

Az Országos Békelanács felhivása az egész, békét szerető és a békét megvédeni akaró magyar néphez szól, de különösen szól azokhoz, akik a békeharc egyes frontszakaszait irányitják — a legkisebbtől a legszélesebb frontig. Mi, vasutas dolgozók jelentős erőt képviselünk a békeharcban, azonban meg kell mondani, békebizottságaink nem mindenütt használják fel megfelelően ezt az erőt. Itt nálunk, Budapest-Déli pályaudvaron is inkább kampányszerűen fogja fel feladatát a békebizottság, tagjai pedig emiatt nem érzik kötelességnél is többnek: hivatásnak a feladatukat.

A vasutas dolgozók, akik nem egyszer hősi munkával bizonyitották be, hogy hű tagjai a béketábornak, még jobban meg akarják ismerni az igazságot a háború és a béke mostani nagy küzdelmében, figyelemmel akarják kisérni a genfi tanácskozás menetét. Ehhez — az Országos Békelanács felhivásának szellemében — a békebizottságoktól várnak hathatós segitséget, tartalmas beszámolókat, élő vitákat. Azt hiszem, sokezer vasutas dolgozó nevében kérem a vasúti békebizottságokat, hogy munkánk elevenebbé tételével és kiterjesztésével tegyék még erősebbé a mi békeharcunkat.

MOLNÁR ISTVÁN
tudósító,
Budapest-Déli pályaudvar.

A MEZŐGAZDASÁGÉRT



A mezőgazdasági határozat megvalósitását a vasutas dolgozók úgy segithetik elő legeredményesebben, ha állandó, jó kapcsolatban állnak a mezőgazdasági anyagokat és terményeket szállító felekkel. Ercsi állomáson közvetlen, élő az együttműködés a mezőgazdasági szervekkel. Képünkön Szabó Imre elvtárs, raktárnok, fontos küldeményt vesz át a Székesfehérvári Terményforgalmi Vállalat megbizottiától.

(Ferkis Emil felv.)

Munkában, vasgyüjtésben az élen



A vasutas fiatalok szerte az országban eredményesen gyüjtik a vasat és a fémet. Brigádok százai segitik igy népgazdaságunkat abban, hogy minél több közszükségleti cikket gyárthassanak üzemeink. Képünkön az Északi Járműjavító egyik kiváló vasgyüjtő brigádját látjuk munka közben. A Tóth-brigád egész rövid idő alatt 12 mázsa vasat és 32 kg rezet gyüjtött. Egyébként a Vasúti Főosztály kongresszusi versenyértékelésében második helyezést ért el; átlagos teljesitményük 179 százalék. (Kovács G. felvétele)

Dicsőség a világbéke, a szabadság legfőbb védelmezőjének, hazánk felszabaditójának, a kommunizmust diadalmasan épitő Szovjetuniónak!

Éljen és virágozzék a Szovjetunió népei és a magyar nép megbonthatatlan barátsága!

ORSZÁGOSAN MEGEMLÉKEZTEK a nagy vasutas sztrájk 50-ik évfordulójáról

Az 1904. évi nagy vasutassztrájk 50. évfordulóját hazánk vasutas dolgozói országszerte megünnepelték. Április 19-én, hétfőn este a budapesti vasutasok a Vasutasok Szakszervezetének székházában rendezett ünnepségen emlékeztek meg a nevezetes évfordulóról. Az ünnepségen megjelent Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter, Katona Antal, a miniszter első helyettese, Prieszol József és Földvári László miniszterhelyettesek, Zentai Ernő, a SZOT titkára, Bognár Imre, a Vasut politikai Főosztály vezetője, Németh József, a MÁV vezérigazgatóhelyettese. Ott voltak az ünnepségen a sztrájkban résztvett idős vasutasok, s többen a vasút párt-, szakszervezeti és szakvonali vezetői, valamint a szocialista épitömunkában kitünt vasutas dolgozók közül.



Komlós Manó elvtárs, az 1904. évi nagy vasutassztrájk egyik vezetője, az úgynevezett „13-as bizottság" tagja beszél.

A nagy vasutassztrájk — forradalmi örökségünk

Gróf Józsefnek, a Vasutasok Szakszervezete titkárának megnyitó szavai után *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke mondott ünnepi beszédet.

— Ma, 1954 április 19-én 50 éve, hogy az egész országban leadták a 7-es számú jelzést — mondotta — ami azt jelentette, hogy minden vonatot le kell állítani. Megbénult az ország vérkeringése. Mindez azért történt, mert a századforduló idején nagyon siralmas volt a vasuti dolgozók helyzete, s ők ezen változtatni akartak.

A továbbiakban részletesen beszélt a sztrájkot megelőző eseményekről, majd ismertette a sztrájk kitörésének közvetlen okait és annak lefolyását. Emlékeztetett arra, hogy 1904 április 13-án volt a vasuti munkások bizalmi férfiainak első értekezlete. Itt megindították a gyüjtést azért, hogy politikai lapot adhassanak ki a vasuti munkások. A kormány azonban hatalmas akadályt görditett a lap megjelenésének útjába. A sajtószabadságról szavaló rendszer nem átallott 20.000 korona óvadékot követelni azért, hogy az újság első számát kinyomhassák. A MÁV vezetői sem nézték jó szemmel, hogy a vasutas dolgozók politikai lapot akarnak kiadni. A szolgálati helyeken fenyegető rendeletet függesztettek ki. A vasuti munkásság azonban nem törődött a fenyegetéssel és összegyüjtötte a lap meginditásához szükséges nagy összeget. Igy 1904 április 15-én megjelent a *„Magyar Vasutas"* első száma. A bizalmi férfiak megválasztásával illegálisan működni kezdett a mai vasutasszakszervezet elődje, a *Magyarországi Vasuti Munkások Országos Szövetsége.*

Ilyen események előzték meg az 1904 április 19-én kitört sztrájkot, amelynek híre igen nagy riadalmat keltett a népellenes uralkodó osztály köreiben. Magyarország dolgozói — különösen a nagyüzemi proletariátus — a legnagyobb rokonszenvvel fogadták a vasutasok sztrájkját. A MÁV 40.000 ki nem nevezett munkása kijelentette, hogy szolidaritást vállal a sztrájkolókkal és ha a vasut sztrájktörésre akarná őket felhasználni, beszüntetik a munkát. A vasutas sztrájknak jelentős visszhangja volt külföldön is. A munkásellenes uralkodó osztály fegyveres erő igénybevételével a sztrájkot letörte. 1904 után 1912-ben és 1917-ben hasonló megmozdulásoknak voltak szereplői akkori vasutasaink, de az első világháború után, a Tanácsköztársaság bukásával végleg megpecsételődött a vasutas dolgozók sorsa: a Bethlen-kormány 1921 decemberében az áruló szociáldemokrata vezetőkkel, élükön Peyer Károllyal, megkötötte a hírhedt Bethlen-Peyer paktumot, amely súlyos béklyóként nehezedett a vasút dolgozóira. Igy a magyar vasutasokra, de az egész magyar munkásosztályra is a Horthy-pribékek által diktált gyászos 25 év következett.

Beszédében ezután hangsúlyozta: — Magyarországnak a hős Szovjet Hadsereg általi felszabaditása gyökeres változást hozott a vasutasok életében, helyzetében is. A felszabadulás meghozta részünkre a szervezkedési jogot és 1945-ben megalakithattuk szakszervezetünket. A magyar vasutasok minden erejüket latbavetve, fáradságot nem ismerve nap mint nap szívós küzdelmet folytatnak a vasút előtt álló mind nagyobb feladatok megoldásáért, a népgazdaság által igényelt kocsik napi megrakásáért, a nehézsúlyú vonatok továbbításáért. Legfőbb céljuk a vasutasoknak is, hogy tervük túlteljesítésével hathatósan elősegítsék a párt határozatainak, a kormány programmjának megvalósítását, az egész dolgozó nép életszinvonalának emelését. Pártunk és kormányunk a vasutas dolgozók munkáját — épp úgy, mint a többi dolgozókét — elismeri és megbecsüli. Mind több és több vasutas részesül magas kormánykitüntetésekben. A párt és a kormány a vasutas dolgozók megbecsülését fejezte ki azzal is, hogy minden év augusztus második vasárnapját vasutasnappá nyilvánította, s rendszeresítette a „Kiváló vasutas" és „Érdemes vasutas" kitüntetéseket.

— Ötven év távlatából jogos büszkeséggel tekinthetünk vissza az 1904. évi nagy vasutassztrájkra. Vasutasaink a felszabadulás óta eltelt években bebizonyították, hogy méltó örökösei a századforduló idején hősies sztrájkharcban résztvevő vasutasoknak. Mi haladó hagyományként kezeljük a vasutasok 1904. évi megmozdulását. Landler Jenő és társainak hősi harcai ösztönzőleg hatnak mai vasutasaink munkájára is. A magyar dolgozó nép — s köztük mi vasutasok is — a Magyar Dolgozók Pártjának vezetésével kemény küzdelmet vivunk a szocialista vasút megteremtéséért, a nemzetközi proletariátus harcos összefogásáért, a világbéke megszilárdításáért — fejezte be beszédét *Gáspár* elvtárs.

A tizenhármas bizottság tagja beszél

Megható látvány volt, amikor a beszéd után kis úttörő vasutasok léptek a terembe és virágcsokrokkal köszöntötték az ünnepségen megjelent idős harcosokat, a sztrájk résztvevőit. Ezt követően *Komlós Manó* elvtárs, a sztrájk vezetőségének egyetlen, még élő tagja emelkedett szólásra. — Jóleső érzéssel ünnepeljük ma — mondotta a többi között — azt a napot, amely 1904-ben az egész világot bámulatba ejtette. Harcunkat nemcsak az országon belül, hanem a határokon kivül is a dolgozók tömegeinek együttérzése kisérte, mert zászlónkon ez a felirat volt: „Harc a szociális jogokért." Célunk az volt, hogy az évtizedek óta elnyomott vasutas dolgozók részére kivívjuk mindazt, ami jár: a megélhetést, a jogot, a szabadságot — amitől az uralkodó osztály megfosztott bennünket. Engem és számos társamat igazságérzetünk, dolgozótársaink iránti megbecsülésünk késztetett arra, hogy a mozgalomban résztvegyünk és annak élére álljunk. Egy nemzet életében — mondotta Komlós elvtárs — ötven év talán szerepet sem játszik, de Magyarországon ez a két dátum két teljesen külön világot jelent. A mai Magyarország egészen más, mint az ötven évvel ezelőttl. Ma — a hazánkat felszabadító Szovjetunióval az élen — a világ békeszerető népei — köztük a magyar nép is — szoros egységben tömörülnek, hogy a még kapitalista elnyomás alatt lévő dolgozók részére is kivívják a szabadságot, a szebb és boldogabb életet.

„További sikerekre, újabb győzelmekre lelkesítenek bennünket"

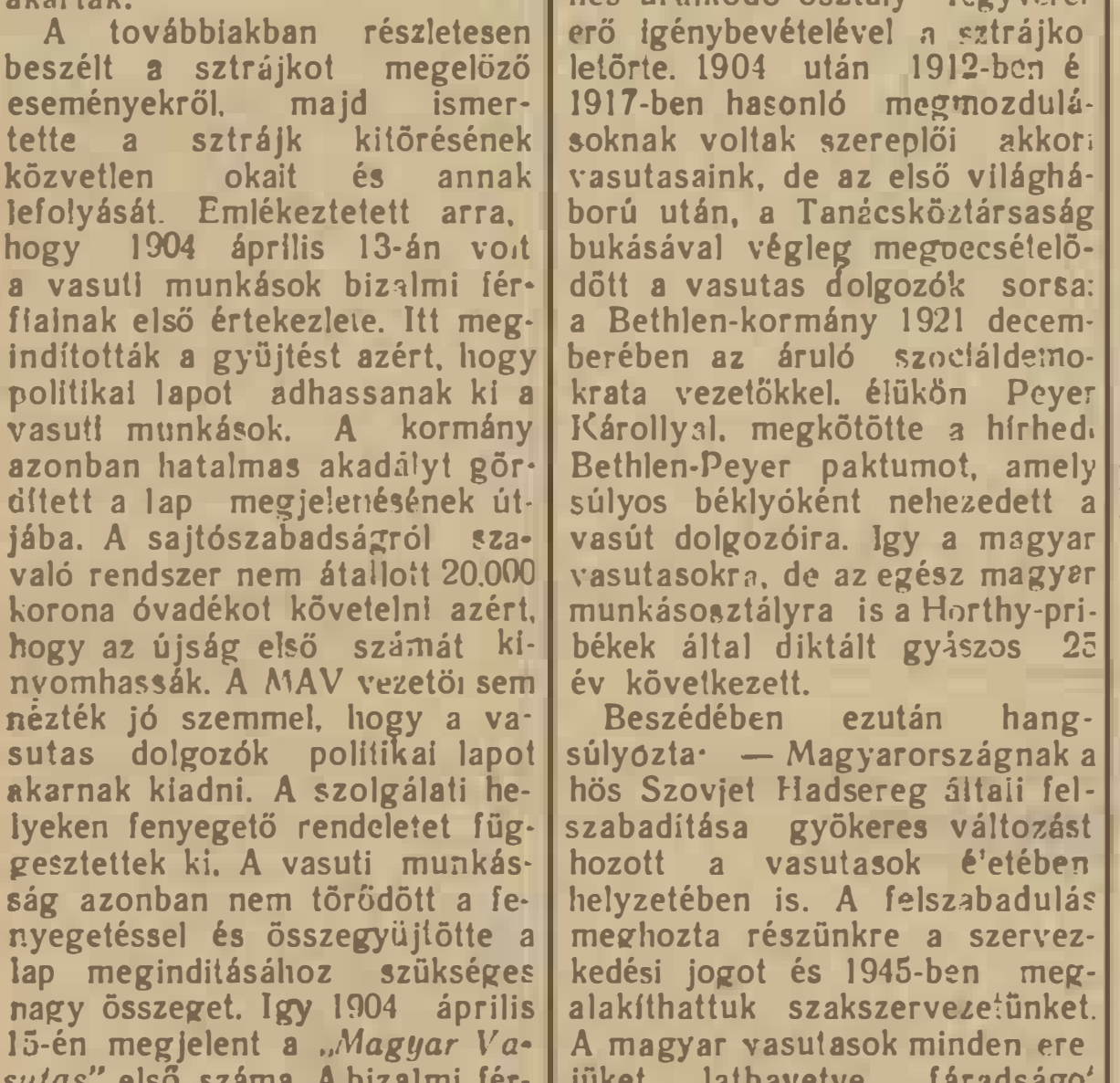
Az ünnepségen felszólalt *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter is. Személyes élményei megelevenilése után meleghangú szavakkal méltatta az 1904. évi nagyarányú magyarországi vasutas sztrájk jelentőségét, amilyenhez hasonló csak az utóbbi években zajlott le Franciaországban és Olaszországban. — 1904-ben keményen állta a magyar vasutasság a harcot — mondotta többek között *Bebrits* elvtárs — és a vasutasok egységes, erős megmozdulása meggondolásra intette az uralkodó osztályt. A sztrájk eredményeként a vasutasok helyzetében kisebbmértékű javulás be is következett. Szép és dicsőemlékű megmozdulás volt ez — folytatta — hibái ellenére is. Ami 50 évvel ezelőtt hiányzott, az azóta megtörtént. Ma a magyar vasutasok széles tömege a párttal, a harcos szakszervezeti mozgalommal a legszorosabban együttműködve vesz részt népi demokráciánk szocializmust építő munkájában. Az 1904. évi események példaként állnak előttünk és további sikerekre, újabb győzelmekre lelkesítenek bennünket a szocializmus megvalósítására irányuló törekvéseinkben — fejezte be beszédét a miniszter.

Az emlékünnepség fényét rövid kultúrműsor is emelte: Páka Jolán, az Állami Operaház magánénekesnője és Reiter János MÁV-tiszt, az Állami Operaház tagja, a Vasutas Szakszervezet Központi Énekegyüttesének szólistája adott elő énekszámokat nagy sikerrel.

Az 1904. évi vasutassztrájk 50. évfordulójáról ugyancsak ünnepség keretében emlékeztek meg az ország különböző részein lévő nagy vasúti csomópontokon. Emlékünnepséget tartottak Rákosrendező pályaudvaron, Debrecenben, Miskolcon, Szegeden, Szolnokon és Szombathelyen. Az ünnepségekre meghívták azokat a még élő idősebb vasutasokat, akik annakidején maguk is résztvettek a sztrájkban.

A Vasutas Szakszervezet elnöksége a régi nagy sztrájk vasutas hőseit egyébként meghívta kéthetes hajdúszoboszlói üdülésre, amelyet nagy örömmel fogadtak el. Az ünnepség résztvevői a késöesti órákig maradtak együtt, felelevenítve a mult dicső harcait.

Az önműködő vágányfék dolgozóink munkáját könnyíti meg



Hatalmas gödör tátong a ferencvárosi rendezőpályaudvar keleti rendezőjén, az újonnan épített nyolc irányvágány torkánál. Mérnökök, munkások állják körül a mély vermet, méregetik, hogy fér majd el az új acélszerkezet, melyet két többemelet magas gőzdaru helyez ide. Huszonegy méter hosszú és 800 mázsa súlya van annak a gépezetnek, mely a korszerűsített emeletes rendezőpályaudvar új irányvágányánál megfékezi a legördülő kocsikat, megszelídíti rohanásukat.

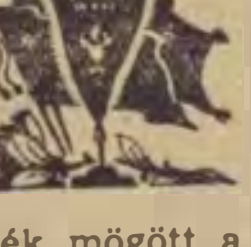
A Nyugati pályaudvar távközlő és biztosítóberendezés szerelésvezetőségének dolgozói jóval a határidő előtt elvégezték az önműködő vágányfék beemeléséhez szükséges előkészítő munkákat. Az 1904. évi nagy vasutassztrájk 50. évfordulóján, április 19-én, új nagyteljesítményű vágányfékkel gazdagodott a vasút.

Vannak még rendezőpályaudvarok, ahol a sarusok kézzel helyezik a rohanó kocsik elé a féksarut. Nehéz, az embernek minden idegszálát igénybevevő munka ez, nyári hőségben, vagy zord télen, a jeges vágányok között egyaránt. Az új hidraulikus vágányfék éppen ettől a veszélyes munkától mentesíti a vasutasokat.

Képünkön a 40 és 50 tonnás daruk könnyedén emelik a magasba a vágányféket és lassan, óvatosan helyezik a „verembe". Jóleső, meleg érzés: új, nagyszerű gépezet került a kormány gondoskodása révén a vasútra, hogy jobbá, könnyebbé tegye dolgozóink munkáját.

HARCBAN A DISZ KV VÁNDORZÁSZLAJÁÉRT

— Az Északi Járműjavító fiataljainak kongresszusi versenye —



Az újdonatúj szénbuktató csillék tucatja falként veszi körül az Udvardi DISZ-lakatosbrigád munkahelyét. Az elkészült csillék mögött a DISZ-brigád kongresszusi pótfelajánlása határidő előtti teljesítéséért, a *DISZ központi vezetősége* vándorzászlajának elnyerésért dolgozik. DISZ-brigád... Talán ezért tűnik fel elsőnek, hogy a csupa fiatal között egy idősebb elvtárs is dolgozik: — az *„apánk"* — mondják a diszesek.

Udvardi elvtárs, a brigád vezetője, az „apa", vizsgálódó tekintettel lép közelebb. Látni rajta, nem szereti, ha munkájában megzavarják. A brigád pontosan, szervezetten, minden percet kihasználva dolgozik. Így érték el, hogy a *Vasúti Főosztály* versenyértékelésében február hónapban a DISZ-brigádok között 178 százalékos termelésükkel, selejtmentes munkájukkal az első helyen álltak. A második és harmadik helyet is az Északi Járműjavító DISZ-brigádjai, a *Pákai-* és a *Vajda-*brigád foglalták el.

Március hónapban már volt némi változás. Az Udvardi-brigád 177.2 százalékos eredményével a harmadik helyre szorult". Vigasz csak egy volt számukra: az első és a második helyet is ismét az *Északi Járműjavító diszesei*, a *Hegyi-* és a *Tóth-*brigád foglalta el — így az üzem megint csak közelebb került a *DISZ központi vezetőség* zászlajának elnyeréséhez.

Ebben a hónapban *Udvardi* elvtársék ismét elsők akarnak lenni, s ahogy a brigád vezetője mondja: *brigádon belül erre megvan minden lehetőségük.* A fiatalok szívesen, lelkesen dolgoznak s a DISZ-alapszervezet is segíti őket. A DISZ-szervezet segítségével szereztek a napokban nyersanyagot, ők nyujtottak segítséget, hogy megoldódjon a villanyhegesztés problémája és ők szervezték meg — együtt a szakszervezettel — a műhely kultúr- és sportéletét is. Most alakult meg a műhelyrész labdarúgócsapata, és nemsokára a többi üzemrészekkel már „bajnokságot" is játszanak. A napokban közösen megtekintik a *„Tavasz a jégen"* című filmet is — ez lesz első kollektív mozilátogatásuk.

Azonban vannak a jó munkának akadályai is. Az anyaghiányon például csak időnként tud segíteni a DISZ, akkor azonban tehetetlen, amikor az előírt anyagból egyáltalán nincs a szertárban.

— *Valami hiba van a tervezés és az anyagellátás körül* — mondják az elvtársak. Előírják a munkát, de nem biztosítanak anyagot hozzá. Ilyenkor aztán más munkát is közbe kell venni, kizökkennek a „tempóból", felborul a brigád terve. A panaszt — mely nemcsak egy brigádé — meg kellene hallani a *Vasúti Főosztály 7/D osztályán* és a *kohó- és gépipari minisztériumban is.*

Az anyagellátás hibái nem szegték kedvét az *Udvardi*-brigádnak, de csökkentették a munkatempót például a mozdony-osztály fiataljai között. *Tóth József*, a mozdony-osztály alapszervezetének DISZ-titkára elmondotta, hogy anyaghiány és rossz munkaszervezés miatt a fiataloknak csökkent a keresete is. A DISZ-szervezet számos javaslattal igyekezett enyhíteni a helyzetet, azonban az osztályfőnök — *Molnár* elvtárs — mereven kitért a fiatalok kezdeményezése elől.

Ez a bánásmód lehangolta a *disziståkat*, lehűtötte a DISZ-titkár lelkesedését. Az ifjúsági szervezet munkája erősen visszahanyatlott, nem dolgoztak az aktívák, a vezetőségi tagok. A DISZ-bizottság is — amely egyébként lelkesen és jól dolgozik — ebben az esetben komoly hibát követett el: segítés helyett ígérgetett és ami még súlyosabb, semmi sem lett az ígéretekből.

Ha meghallgatják a fiatalokat.

Nem könnyű feladat visszanyerni a fiatalok bizalmát, fellendíteni a DISZ-szervezet munkáját. A hibákra már felfigyeltek és ez érezteti hatását. Új osztályfőnököt neveztek ki a mozdony-osztályhoz, *Sas József* elvtársat. *Sas* elvtárs meghallgatta és megvalósította a fiatalok javaslatait, mely hozzájárult ahhoz, hogy majdnem duplájára emelkedett a termelés és vele együtt növekedett a kereset is. Azonban a szervezeti életben lassúbb a fellendülés. Hiába, régi igazság: a hibát könnyebb elkövetni, mint kijavítani.

A mozdonyosztály DISZ-szervezete egyedül nemigen tud megbirkózni a feladattal, több segítséget kell nyujtania a DISZ-bizottságnak. Többet kellene törődni itt is a fiatalok kultúr- és sportigényeinek kielégítésével, mint ahogy teszik azt a többi üzemrészek DISZ-alapszervezetei. És akkor a mozdonyosztály fiataljai is olyan termelési eredményekkel köszöntik a kongresszust, mint az Udvardi és a járműjavító többi DISZ-brigádjainak fiataljai.



Az Északi Járműjavító DISZ-fiataljai lendületesen vesznek részt a kongresszusi versenyben. Képünkön a Hegyi-brigád tagjait látjuk, akik március hónapban kitűnő eredményt értek el. Teljesítményük 187 százalék volt. Terven felül vállalták, hogy 100 darab szikrafogóberendezést készítenek a kongresszusig. Felajánlásukat március 27-én teljesítették. Most, május 1-re és pártunk III. kongresszusára egy 25 tonnás gőzdaru főjavítását vállalták a derék fiatalok.

(Kovács G. felv.)

ÉLJEN HAZÁNK SZOCIALISTA ÉPÍTÉSÉNEK VEZETŐ EREJE. A NÉPJÓLÉT MEGTEREMTÉSÉNEK ÉLHARCOSA, A MAGYAR MUNKÁSOSZTÁLY!

Jó oktatómunkával – a nődolgozók szakmai tudásáért



A vasut nagy gondot fordit a nődolgozók szakmai oktatására és továbbképzésére. Képünkön Papp Imre elvtárs, a budapesti igazgatóság központi oktatója jegypénztárosi vizsgára készíti elő Péczeli Klára elvtársnőt, Ercs állomás dolgozóját.

(Ferkis Emil felv.)

A Második Békekölcsön negyedik sorsolása előtt

Hétfőn ismét megperdül a szerencsekerek. Kecskeméten, a Katona József színházban kezdődik a Második Békekölcsön negyedik sorsolása. Ez a tizenhetedik államkölcsön-sorsolás lesz. 1950 szeptemberében volt az első sorsolás és azóta összesen 1 milliárd 59.2 millió forintot fizetett vissza államunk a kölcsönjegyzőknek. A mostani sorsolással 1 milliárd 123.3 millió forintra emelkedik az államkölcsönökre visszafizetett nyeremények és törlesztések összege.

A statisztika pontos és beszédes adatai azonban nem szólnak arról — talán nincs is statisztikus, aki ki tudna számítani — hogy a vasutasok közül mennyien és milyen arányban részesültek a jóval több mint 1 milliárdnyi összegből. Hiszen csak a legutóbbi húzás — az Ötéves Tervkölcsön VIII. sorsolása — alkalmával például *Dreisacker Emil* jegyvizsgáló 50.000 forintot, *Szecskó József*, orosházi jegyvizsgáló 25.000 forint felét, *Borza József*, a hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség dolgozója 25.000 forint negyedét, *Forgó Sándorné* MÁV nyugdíjas pedig 10.000 forintot nyert. — hogy csak a nagyobb nyeremények közül ragadjunk ki néhányat.

Ezután a kedvező „előzmények" után a vasutas dolgozók örömmel, érdeklődéssel és bizakodással várják a most kezdődő sorsolást.

A forgalom és a vontatás kapcsolata



A kongresszusi versenyben és a május elseji előkészületek során még jobban megerősödött a forgalom és a vontatás együttműködése. A kölcsönös segítség különösen Pusztaszabolcs állomáson érezteti kedvező hatását. Képünkön Fülöp Ferenc állomásfőnök és Kristóf István, a fűtőház sztahanovista főnöke megbeszéli a közös feladatokat.

(Ferkis Emil felv.)

Ütköző

Kozmás öndicséret

A miskolci igazgatóság munkaügyi osztályának előadójára, Kozma Zoltánra bízták, hogy állítsa össze a legjobb munkát



végző és ezért pénzjutalomra javasolt dolgozók névsorát. Kozma eleget tett a megbízatásnak, szép hosszú névsort állított össze és hogy méltó módon kezdje az érdemesek listáját, önmagát írta be elsőnek.

Nem kételkedünk jó munkájában, de úgy véljük, hogy egy szerénységi versenyben nem sok eséllyel indulna.

Éberség

A veszprémi pályafenntartási főnökség személyzetügyi csoportjának tagjai egy szép napon ebédelni mentek, de elfelejtették bezárni szobájukat, s



a páncélszekrényt is tárva-nyitva hagyták.

Amikor visszatértek, nyugodtan folytatták munkájukat, alaposan mérlegre tették, hogy a tanfolyamra küldendő előmunkások közül ki hogyan viszonyul a munkájához, mennyire viseli szívén a rábízott népvagyont és mennyire — éber.

Ez aztán a fegyelem



Vámosi József miskolci mozdonyvezető a 470-es számú vonathoz járt ki gépével. A fékpróba után odajött hozzá a váltókezelő és kérte, hogy induljon el. A mozdonyvezető igen helyesen kijelentette, hogy csakis az utasítás szerinti menesztést fogadja el. A váltóőr megnyugtatta, hogy akkor estig is itt állhat, mert a szolgálattevő úgysem jön ide menesztení. Hetven percig állt a vonat, míg végre a szolgálattevő megjelent. Megmutatta, neki van „igaza". Valóban, ha ezt megtűrik az illetékesek...

Országos KOCSIVIZSGÁLÓ-ankét

A *Vasutasok Szakszervezete* az elmúlt napokban rendezte meg ankétjai sorában a kocsivizsgálók és a járműjavítók kocsijavítással foglalkozó dolgozóinak együttes megbeszélését.

Gáspár elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke megnyitó szavaiban rámutatott: az értekezlet jelentősége főleg abban áll, hogy *elsőízben* ültek össze ilyen értekezletre a kocsivizsgálók és ezzel rátértek arra az útra, amely munkájuk megjavításához vezethet, ha kritikával és önkritikával beszélnek tennivalóikról.

A műhelyi és műszaki kocsiszolgálat szerepéről *Fábián László* elvtárs, a Hámán Kató-fűtőház létszámába tartozó kocsivizsgáló számolt be. Elmondotta, hogy az egyre növekvő forgalom *a kocsivizsgálóktól is tudásuk legjavát követeli.* Alandóan fejleszteni kell szaktudásukat, mert a műszaki kocsiszolgálat rendkívül sokrétű, bonyolult munkából áll.

A kocsivizsgáló legfontosabb feladataira, mint a behaladó vonatok állandó figyelésére, a lebárcázott kocsik hibáinak bejelentésére (nehogy vonatba kerüljenek), a gurítás, a síktolatás ellenőrzésére (a kocsisérülések elkerülése érdekében), a helyes vonatösszeállításra, a szavatossági levélre és több más fontos szempontra hívta fel ezután a figyelmet, majd rámutatott, hogy *a kisorozás nélküli kocsijavítás, a Scseblikin-módszer* még mindig nem terjedt el eléggé a magyar vasúton. Kövessenek el mindent a kocsivizsgálók, hogy olvan jól és eredményesen alkalmazzák, mint *Bátaszéken* teszik, s akkor sikerrel hozzájárulhatnak a menetrend betartásához, a kocsitartózkodási idő megrövidítéséhez.

Bírálta a műhelyek munkáját: *felületesen végzik a javításokat.* Például gyakran elhanyagolják a csapágyak vizsgálatát. Ez is egyik oka, hogy növekszik a javításra szoruló kocsik száma.

A hozzászólók, számszerint *huszonhárman*, a többi között szóvátették, hogy a forgalmi szolgálat a legtöbb állomáson nem segíti kellőképpen a kocsivizsgálókat, ezenkívül anyaghiányról, helyiséghiányról, a javítóműhelyeknek a kocsikkal való *„labdázásáról"*, a forgalomnak a javítási bárcákkal való visszaéléseiről, a kocsivizsgálók szociális problémáiról beszéltek. *De csak igen kevés felszólaló akadt, aki elmondotta volna, hogyan igyekeznek a kocsivizsgálók munkájukat megjavítani, hogyan vesznek részt a kongresszusi versenyben.*

A felszólalásokra Fábián elvtárs, a 7/A. osztály részéről *Hámoros* elvtárs válaszolt.

A „Szocialista vasútért" bírálata nyomában

„Füzesabonyban még mindig az őszi forgalomra mozgósítanak"

Szóvátettük, hogy Füzesabony állomáson a kongresszusi verseny idején még a multévi őszi forgalomra *„mozgósított"* a versenytábla. Az állomás vezetősége, pártszervezete és üzemi bizottsága bírálatunkra válaszolva megállapítja, hogy a bírálat helyes volt, mert sem a szakvonal, sem a szakszervezet nem fordított elég gondot a verseny kiszélesítésére és nyilvánosságának biztosítására. Megállapítja a levél:

„A Szocialista Vasútért bírálata tendületet adott az állomás kongresszusi versenyének. Valamennyi dolgozó felajánlást tett és párosversenyek indultak. Már az eredmények is mutatkoznak: Takács Anna forgalmi szolgálattevő és brigádja az elegytovábbításnál váltalt 105 százalék helyett 125 százalékot ért el, Tassi Imre jelvényes sztahanovista kocsimester kocsimozdítási tervét 103 százalékra vállalta és 114-re teljesítette, Biró János vezető váltóőr a menetrendszerinti indításnál 104 százalékot ért el. Szintén szép eredményekkel vesz részt a versenyben Hidvégi Benedek sztahanovista forgalmi szolgálattevő, Ficsor Sándor jelvényes sztahanovista kocsimester. Kozák József sztahanovista forgalmi szolgálattevő, Ujvári Simon jelvényes sztahanovista átmenesztő és Szalai István sztahanovista kocsimester. Állomásunkon a versenyt a Szocialista Vasútért bírálata óta minden nap értékeljük és új, ízléses versenygrafikont készítettünk."

„Szép anyanyelvünk"

Április 3-i számunk *„Ütköző"*-rovatában a MÁV hivatalos lapjában megjelent egyes rendeletek nyelvezetéről írtunk. A cikk észrevételeire az I/3. szakosztálytól a következő választ kaptuk: „A szakosztályunkat illető bírálatot elfogadjuk és köszönettel vesszük, mert alkalmas volt arra, hogy hozzájáruljon munkánk további megjavításához. A MÁV hivatalos lapban kiadandó rendeleteink szerkesztésénél a jövőben nagyobb gonddal járunk el és fokozottabban törekszünk arra, hogy a rendeletek nyelvezete tömör, helyes magyarságú legyen."

„Baj van az arányokkal"

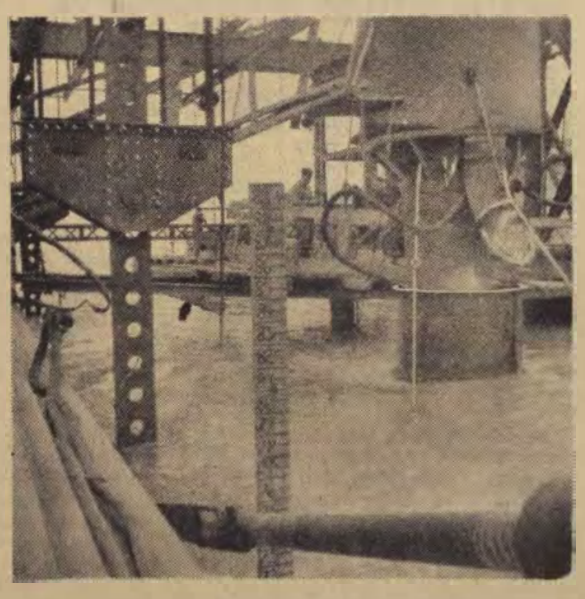
A budapesti igazgatóság válaszolt április 3-i számunkban megjelent bírálatunkra, amely megállapította, hogy a vonatvezetők részére sokszor nagy fülkét foglalnak le, míg az utasok a zsúfolt kis fülkében szoronganak. Az igazgatóság válaszában közli, hogy az érdekelt állomásoknak ismételten szigorú utasítást adtak a szolgálati kocsi nélkül közlekedő személyvonatok szerelvényeinek helyes összeállítására és a vonatvezető helyének megfelelő kijelölésére.

Jó lenne, ha a budapesti igazgatóság példáját többi igazgatóságunk is követné.

„Névnapi köszöntés"

Április 10-i számunkban, az *„Ütköző"*-rovatban megírtuk, hogy a Benczur-utcai napközi-otthon két József keresztnevű igazgatósági vezető emberének névnapja alkalmával az óvodai hitel terhére vásároltak virágot. Az I/3. szakosztály közli, hogy az ügyben vizsgálatot rendeltek el, a felhasznált hitelt megtérítetik és a mulasztást elkövetők ellen eljárnak.

Csehszlovák és magyar hídépítők közös munkája Komáromban



A fasiszta vadállatok a második világháborúban felrobbantották a komáromi közúti és vasúti hidat. Most, csehszlovák és magyar vasúti hídépítők lelkes munkája nyomán koratavasszal megkezdődtek a felrobbantott híd újjáépítési munkálatai. Képünkön a keszomnunkások oxigénszolgáltatását biztosító berendezést mutatiuk be.

A vas- és fémgyüjtőhónap híreiből

A vasutas fiatalok vasgyüjtése a héten tovább folytatódott. A Landler Járműjavító fiataljai ezen a héten is újabb eredményeket értek el. A Treánszki ifi-brigád már 6600 kilogramm vasat és 69 kilogramm színesfémet gyüjtött össze. Négy ifjúmunkás: Páncél, Zsarnóci, Kalmár és Farkas elvtársak 5 mázsa vasat gyüjtöttek néhány óra alatt. A Dombi ifjúsági-brigád 2400 kiló és a Mátyus ifjúsági brigád 1800 kilogramm vas összegyüjtésével segítette a fémgyüjtő hónap sikerét. Értékes eredményt ért el Sipos József ifjúmunkás is, aki egyénileg 40 kilogramm színesfémet gyüjtött össze. Szigetvárott Tomp Sándor 148 kilogramm vasat, a dombóvári fűtőház 22 tonna vasat, a pécsi fűtőház 17 tonna vasat és Komló állomás 70 mázsa vasat gyüjtött össze.

Párnás-„agitáció"



A Miskolc—Bánréve—Ózd között közlekedő személyvonat párnás fülkéjében fejem felett süngő kép aláírása meggyőződéstől át- és átfűtött hangon a következőket közli: „Hévíz ma már nem a kiváltságosaké, hanem a dolgozók százainak nyújt pihenést." A kép előterében méla rekettyés, a háttérben strandépület. Középen víz. A „dolgozók százai" az adott lencseviszonyok mellett magára a képre nyitván nem férnek rá. Minden bizonnyal az ábrázolt tértől jobbra és balra lubickolnak. Nem lett volna helytelen után, a kép szélei felé tartó magyarázó nyilakkal érzékeltetni ezt a dolgot. Alufirkantani? Hát — ez is megoldás.



Következő kép: két kislány üt a fűben (egyikük, szegénykének a jobb keze és a fél ülepe a kép alsó szélén levágva) a szemlélőnek háttal a Jánoshegyet nézik. Aláírás: „A fővárosi üzemek dolgozói szívesen keresik fel a budai hegyeket." Barátom! Ismét micsoda ragyogóan igaz, és emellett demokratikus megállapítás. Ha rajtam áll, én azt is odaírnám volna, hogy a dobsinai jégbarlangot is szívesen keresik fel. Márminthogy a dolgozók.



A harmadik kép és az aláírása mégis a legjobb. Mit jó — egyenesen kolosszális. Szinte a plüssbe gyökerezett az altestem. Sajószentpétertől Bánrévéig egyszerűen le sem tudtam venni róla a szememet. A kép: alkonyi napsütésben csillogó folyó, rajta rembrandti ellenfényben egy (egy darab!) úgynevezett „szkif"-csónak (egypárevezős) fekete sziluettje. A csónakban ülő árnyfigura éppúgy lehet a megboldogult ifjú őrgróf Pallavicini, mint Nagy János kazánkovács. A felvétel nagyon hangulatos. Címéül javasolható: „Magány" — „Alkony" — vagy esetleg az ismert volgai dal analógiájára: „Csend ül a Duna vizén". De nem. A kép aláírása egészen más. Azt mondja: „Felszabadult hazánkban ma már az evezés is tömegsporttá vált. Hát nem aranyos? Nem kell megenni? Talán nem igaz, hogy tömegsporttá vált? De még mennyire igaz, de a kép ennek ellenkezőjét állítja. Az ilyen veritékszagú „agitáció" — bár párnás vonatfülkékben látható országszerte — még tapadosnak is sejlett.

RAJKI ANDRÁS

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin-út 83. sz. — Telefon: 228—895, 428—317, 428—332, üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda Budapest VIII., Rákk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 ÁPRILIS 30.



(N. Karpovszkij plakátja)

A tizedik szabad május elseje

Május 1-én tizedszer lengenek szabadon a vörös zászlók hazánk városaiban és falvaiban, tizedszer ünnepeljük a szabad május 1-ét. Ezen a napon százmilliók emelik magasra május elsejének, a proletárnemzetköziségnek harcos lobogóját.

Május 1 a nemzetközi proletárszolidaritás ünnepeként született meg. 1889-ben, a világ szocialistáinak párizsi kongresszusán határozták el a világ munkásai, hogy minden évben munkabeszüntetéssel ünneplik május elsejét.

„Május elsején, amikor a természet felébred téli álmából, erdők, hegyek kizöldülnek, mezők és rétek virágba borulnak, a nap melegebben kezd tűzni, a levegőt átjárja a megújulás öröme, a természet pedig táncra perdül és ujjongásba tör ki — úgy döntöttek — irta Sztálin elvtárs — hogy éppen ezen a napon fogják az egész világnak harsányan és nyiltan tudtára adni: a munkások hozzák az emberiségnek a tavaszt és szabadítják meg a kapitalizmus bilincseitől, a munkások hivatottak megújítani a világot a szabadság és a szocializmus alapján."

Azóta minden esztendőben május elsején a világ munkásosztálya kinyilatkoztatja: a dolgozó emberiség szolidaritása legyőzhetetlen erő, és nincs olyan tilalmi politika, amely meg tudná akadályozni, hogy a munkások diadalra vigyék a májusok nagyszerű eszméjét.

A felszabadult országokban május 1 a dolgozó nép nagy eredményeinek ereregszemléje. Az idei május 1 az eddigieknél még erőteljesebben hirdeti, hogy a béke erői legyőzhetetlenek. Hisz ezekben a napokban, a nemzetköziség ünnepének küszöbén ült össze Genfben az a konferencia, amelyet a Szovjetunió kezdeményezett, s amelyen már ott van a népi Kina is, az ötödik nagyhatalom. Genf: a békés nemzetközi tárgyalások eszméjének, a békeharcnak újabb nagy sikere.

Az amerikai imperialisták nem akarták Genfet. Mindent megtesznek azért, hogy megakadályozzák a nemzetközi megegyezéseket. De a népek erősebbeknek bizonyulnak. Genfben ismét tárgyalóasztalhoz kényszerítették az imperialistákat. A népek szefogása, békeharca erősebb, mint valaha is volt. És ebben a harcban, melynek élén ott áll a Szovjetunió — ott áll a mi népünk és a mi kormányunk is. Kormányunk az egész nemzet érzéseit fejezte ki, amikor kinyilatkoztatta, hogy kész résztvenni az európai kollektiv biztonság rendszerében. A Központi Vezetőség május 1-i jelszava is békeakaratunkat hirdeti: „Éljen a világ népeinek szüntelenül erősödő békeharca! Élien a népek közös harca az atom- és hidrogénbomba betiltásáért! Diadalmaskodjék a békés tárgyalások eszméje minden vitás nemzetközi kérdés megoldásánál!"

Május elsejét a magyar nép együtt ünnepli az egész világ békeszerető embereivel. Valamennyi ország munkásosztálya harcos ünnepet ül e napon. És az imperialisták fokozódó terrorjára május elsején is választ adnak a tőkés országok dolgozói. Tokióban a magánvasutak alkalmazottai 24 órás sztrájkot hirdettek. A japán vasutasok munkabéremelést követelnek. Franciaországban is sztrájkba lépett a munkásosztály. Az imperialisták reszketnek május elsejétől. A newyorki hatóságok betiltották a május 1-i felvonulást, ezzel is kifejezve a dolgozóktól való félelmüket. Megmozdultak a munkásosztály árulói, a jobboldali szociáldemokraták is. Nyugat-Németországban a jobboldali szociáldemokraták próbálják megakadályozni a német munkásság május 1-i harcos seregszemléjét. Felhivást bocsátottak ki, amely szerint ez évben „úgy ünnepeljük meg május 1-ét, hogy közösen a Szent Pál székesegyházba vonulunk, ahol ünnepi áitatosságon veszünk részt". A majna-frankfurti munkások gyülése már válaszolt Adenauer lakájainak: „Felvonulunk és tüntetünk!"



Május elsején forróbban, barátibban mint máskor, egymásra tekint a különböző országok munkásosztálya. Dolgozó népünk érzi és tudja, milyen nagy segítséget nyujt számára a világ népeinek békeharca. De május elseje arra figyelmeztet minket, hogy nekünk is elvtársi kötelezettségeink vannak a világ proletariátusa és népei iránt. Ránk is figyelnek a földkerekség elnyomottjai, akiknek harcát segítjük, ha sikereket érünk el a szocializmus építésében.

Ez a mi első május elsejénk népi demokráciánk új fejlődési szakaszában a kormányprogramm óta. Egy esztendő alatt értünk el eredményeket: több élelmiszer jut a városnak, több iparcikk és gép a falunak. De népünk is, a nemzetközi proletariátus is többet vár tőlünk.

Vasutasaink odaadóan küzdötték le a nehéz telet és most tavasszal is hősies munkával hozták be a lemaradást. Minden feltorlódott árumennyiséget május elsejére rendeltetési helyére szállítottunk. Ez azonban nem jelenti azt, hogy most már kevesebb a feladatunk. Tovább kell csökkentenünk az önköltséget, el kell mélyítenünk a népi vagyonnal való takarékosságot, a szocialista tulaidon megvédését. A vasút feladatai még fegyelmezettebb munkát követelnek. Munkánk megjavításával kell elősegítenünk pártunk politikájának megvalósulását: az emberekről való gondoskodás elvének fokozottabb érvényesülését.

Jobban kell harcolni a kormányprogramm megvalósításáért falun is. Vasutasainknak a mezőgazdaság részére feladott árukat a legrövidebb időn belül kell rendeltetési helyükre továbbitani.

Dolgozóink többsége teljesitette május 1-i felajánlását, de most, a kongresszusi verseny harmadik szakaszában, még nagyobb eredményeket kell elérnünk, hogy méltóak legyünk népünk és a nemzetközi proletáriátus bizalmára. Május 1 hazánkban a béke, a munka, a jólét és a felemelkedés, a proletárnemzetköziség harcos ünnepe. Emeljük magasra ezen a napon népi demokratikus rendszerünk győzelmes zászlaját, amelyen pártunk harcbahivó jelszava ragyog: „Marx, Engels, Lenin, Sztálin diadalmas zászlaja alatt előre a szocialista Magyarországért!"

Éljen május elseje,

a proletárnemzetköziség harcos ünnepe, a békéért küzdő népek hatalmas seregszemléje! Dicsőség a világbéke, a szabadság legfőbb védelmezőjének, hazánk felszabadítójának, a kommunizmust diadalmasan építő Szovjetuniónak! Éljen és virágozzék a Szovjetunió népei és a magyar nép megbonthatatlan barátsága!

(A Magyar Dolgozók Pártja jelszavaiból)

☆

A miniszter és a szakszervezet vándorzászlajával kitüntetett élüzemeink

A szocialista munkaverseny új alapokra helyezésével megváltozott az élüzemek értékelési módja. Megszűnt az élüzemek helyezési sorrendje, az egyes szolgálati ágakon belül kijelölt üzemek egyformán élüzemnek tekintendők. A multtól eltérően a forgalmi, a vontatási, a műhelyi és a pályafenntartási szolgálat élüzemein kívül ezután kijelölik a távközlő és biztosítóberendezési, a szertári, a kereskedelmi szolgálat élüzemeit is.

Az 1954. év első negyedévének eredményei alapján a miniszter és a szakszervezet központi vezetőségének vándorzászlajával kitüntetett élüzemek a következők:

ÁLLOMÁSI SZOLGÁLAT

Komló állomás. 110 százalékos tervteljesítés. A szintet 4,78 szazalékkal túlteljesitette.

Miskolc-gömöri állomás. 106 százalékos tervteljesítés, 2,24 százalékos túlteljesítés.

Eger állomás. Az élüzem szintet 112 százalékra, 2,74 százalékkal túlteljesítette.

VONTATÁSI SZOLGÁLAT

Diósgyőri fűtőház. Fajlagos kocsimozgatási terv 104.5 százalék, fajlagos összjavitási költségmegtakarítás 107,6 százalék, időszakos mozdonyjavitási terv teljesítése 112 százalék.

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT

Esztergomi pályafenntartási főnökség. Fenntartási terv teljesítése 100 százalék, beruházási és felújítási terv 165,57 százalék. Igazolatlan távolléti órák 0,0 százalék. Egy munkaegységre eső költség csökkentése 3,33 százalék.

Hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség. Fenntartási terv 100 25 százalék, beruházási és felújítási terv 120.34 százalék, igazolatlan távolléti órák 0.0 százalék, egy munkaegységre eső költségcsökkentése 4,58 százalék.

TÁVKÖZLŐ- ÉS BIZTOSITÓBERENDEZÉSI SZOLGÁLAT

Miskolci TBKE. Az élüzem szint minden feltételét magasan túlteljesítette, kivéve a fenntartási tervet, ahol a 97—100 százalékos élüzem szinttel szemben teljesítése csupán 99,4 százalék.

Élüzemek és pénzjutalommal kitüntetett szolgálati helyek:

VONTATÁSI SZOLGÁLAT

Bánréve fűtőház, Sárospatak KV fűtőház.

PÁLYAFENNTARTÁSI SZOLGÁLAT

Dombóvári pályafenntartási főnökség, szegedi pályafenntartási főnökség.

TÁVKÖZLŐ- ÉS BIZTOSITÓBERENDEZÉSI SZOLGÁLAT

Szegedi szerelésvezetőség.

SZERTÁRI SZOLGÁLAT

Budapest-Ferencváros fűtőházszertár, Miskolc fűtőházszertár.

KERESKEDELMI SZOLGÁLAT

MÁV Jegynyomda Üv.

Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesülnek a következő szolgálati helyek:

Nagytétény állomás, Novajidrány állomás. Szin állomás, Ujudvar olajrakodó.

A szakszervezet, az igazgatóság és a „Szocialista Vasútért" közös sztahanovista ankétja Debrecenben

A debreceni igazgatóság területén dolgozó forgalmi, vontatási, kereskedelmi és pályafenntartási sztahanovistákat a szakszervezet Területi Bizottsága, a „Szocialista vasútért" szerkesztősége és az igazgatóság április 15-én Debrecenben ankétra hívta össze.

Az értekezletet — melyen 135-en vettek részt — a Területi Bizottság elnöke, *Kádár János* elvtárs nyitotta meg, majd *Buczkó* Ferenc elvtárs, Nyiregyháza állomás sztahanovista rendelkező forgalmi szolgálattevője mondotta el vitabevezetőként, hogyan nyerte el a sztahanovista címet.

Nálunk a sztahanovista eredmény több dolgozó munkáján alapszik, egész brigádok teljesítményén múlik. A sztahanovista címet tehát én is csak úgy nyerhettem el, hogy egész brigádom jó munkát végzett. A kongresszusi versenyben állomásunkon az első helyen állunk és *brigádunkból húsz elvtárs nyerte el a sztahanovista címet.*

Eredményünket annak is köszönhetjük, hogy

számos szovjet módszert vettünk át

és használunk fel munkánkban. Alkalmazzuk a *vonali menetirányitás szovjet módszerét*, mely elősegíti azt, hogy a vonatok minél kevesebb ácsorgással jussanak el a rendeltetési állomásukra. A szovjet vasutasoktól tanultuk a *24 órás vonatforgalmi terv elkészítését* is, amelyből látjuk, mikor, milyen vonatok érkeznek, milyen intézkedéseket kell tennünk az elegytorlódások elkerülése érdekében. Sikerrel alkalmazzuk az *ipartelepek grafikonos kiszolgálásának* szovjet módszerét is. Kezdetben idegenkedtünk ettől és csak most, hogy bevezettük, látjuk: mennyire megkönnyíti munkánkat és lehetővé teszi a tartalékok tervszerinti felhasználását. Ugyancsak jól bevált a *csurgatás* is. Eredményességét bizonyítja: alkalmazásával a tolatási hányadot majdcsak felére tudtuk leszorítani.

A továbbiakban elmondta *Buczkó* elvtárs, hogy közvetlen telefonkapcsolatot létesítettek a mozdonyfelvigyázóval, kocsimesterrel, kocsivizsgálókkal, átmenesztőkkel, vezénylőkkel. Ez megkönnyíti és meggyorsítja a munkát, elősegíti a balesetmentes elegyáramlást. Az „500 kilométeres" mozgalom fejlődését úgy segítik elő, hogy a vonatok terhelésénél minden esetben megbeszéli a mozdonyszemélyzettel: milyen állapotban van gépjük, mennyi túlsúlyt tudnak vinni és mindezt figyelembevéve állíttatja össze a vonatot. Ezenkívül állandó figyelemmel kíséri az 500-as gépek helyzetét és biztosítják, hogy mindenkor a fordulójukban maradjanak.

A felszóláló elvtársak is számos asznos tapasztalatukat mondották el. *Laczkó* elvtárs (Debrecen állomásfőnöke) beszámolt arról, hogy a szovjet tapasztalatok alkalmazásával a megnövekedett forgalmat le tudták bonyolítani kisebb kapacitású állomásokon is. Hangsúlyozta, hogy a jó munka érdekében az állomásokon az

iparvágányokra kell a legnagyobb figyelmet fordítani.

A szolgálatot teljesítő dolgozók között felosztották az iparvágányokat, s ezekért felelőssé tették őket. Minden iparvágány felelősnek jelentenie kell, hogy a grafikonos kiszolgálás megtörténik-e. — Az a tapasztalatom — mondotta — ha a dolgozóknak *óráról-órára megszabjuk a feladatokat s ellenőrizzük azoknak végrehajtását*, akkor nincs torlódás és javul a minoség is.

Tóth Sándor, záhonyi kocsimester azt javasolta, hogy Záhony állomás gyakori túlzsúfoltságának megszüntetésére Tuzséron rendezzék elő a záhonyi vonatokat. Igy több lesz a helyük és képesek lesznek a Szovjetunióból érkező elegyből több irányvonatot képezni. *Tóth* elvtárs felvetette: hiba az, hogy az átrakó kiszolgálásért nem kapnak prémiumot és igy nincs, ami nagyobb eredményekre serkentené a dolgozókat.

Bukvai Lajos (Debrecen fűtőház) elmondotta, hogyan segítik elő a sztahanovista szint elnyerését. — Amikor hazajön egy útról a mozdonyvezető, akkor értékeljük munkáját és tudatosítjuk a hangosbemondón. Ugyanakkor ismertetjük azt is, mit kell tennie, hogy tovább javítva eredményeit, elérje a sztahanovista szintet. Igy látják az elvtársak, hogy jó munkával lehet teljesíteni a sztahanovista szint követelményeit.

Lente József elvtárs, a Debreceni Járműjavító szakszertárának dolgozója súlyos hibát vetett fel. Elmondotta, hogy a szertári dolgozók közül 1948 óta még egyetlen egy sztahanovista vagy élmunkás sem került ki. Súlyosbítja a hibát az, hogy minden valószínüség szerint azért, mert a dolgozók nem tudták, milyen eredmények szükségesek a sztahanovista szint eléréséhez.

Az értekezleten még számos javaslat, bírálat hangzott el, amelyeket, ha a jövőben figyelembe vesznek, gyors ütemben javulhat meg a debreceni igazgatóság munkája.

A SZOVJETUNIÓBÓL



A Grúz Köztársaságban hatalmas, úi üdülőszanatóriumot építettek a vasutas dolgozók számára. Az úi szanatóriumba most érkeznek a vasutas üdülők első csoportiai.

(P. Lucenko felv.)

Éljen a munkás-paraszt szövetség, népi demokráciánk szilárd alapja!

☆ A MÓDOSÍTOTT SZERVEZETI SZABÁLYZAT TERVEZETÉHEZ

A politikai osztályok működése megfelel a pártdemokrácia elveinek

A módosított szervezeti szabályzat tervezetének 40. pontja a Vasútpolitikai Főosztály működésével foglalkozik. Ehhez a ponthoz szólt hozzá a „Szocialista Vasutért" április 3-i számában *Tőzsér Ernő* elvtárs és javasolta, hogy a politikai osztályok munkáját demokratikusan megválasztott területi pártbizottságok végezzék. Véleménye szerint így nem érvényesülne egyszemélyes vezetés, mint ahogy szerinte jelenleg az érvényesül és nem állna fenn az a helyzet sem, hogy választott pártszervezeteket nem választott szerv irányít. Végezetül pedig arról ír, hogy jelen körülmények között a politikai osztályok munkáját nem ellenőrzik választott szervek s ebben is a pártdemokrácia sérelmét látja.

Én nem értek egyet Tőzsér elvtárs javaslatával. Véleményem szerint nem szükséges a politikai osztály helyett területi pártbizottság. A politikai osztályok a jelenlegi felépítés szerint a párt Központi Vezetőségének határozatai alapján irányítják a vasutas pártszervezeteket. Tehát a Központi Vezetőségnek — amely választott szerv — utasításait hajtják végre és a Központi Vezetőség által jóváhagyott utasítások alapján működnek.

A politikai osztályok szoros kapcsolatot tartanak a helyi pártbizottságokkal és állandóan résztvesznek a pártbizottságok értekezletein. A politikai osztályok munkatársai közül többen tagjai a pártválasztmánynak is.

Véleményem szerint biztosítva van az is, hogy a politikai osztályok tájékoztassák munkájukról a vasutas alapszervezeteket. Biztosítva van azért, mert évenként össze kell hívni a pártértekezletet és ez alkalommal nemcsak a politikai osztály mellett működő pártbizottság tesz jelentést az általa végzett munkáról, hanem a politikai osztály is tájékoztatja munkájáról a pártértekezletet. A pártértekezleten lehetőségük van a küldötteknek, hogy bírálják a politikai osztály munkáját és megállapítsák, hogy a párt irányvonalának megfelelően végezték-e az eltelt idő alatt a feladatukat.

A politikai osztályok működésének helyességét a módosított szervezeti szabályzat tervezetének 24. pontja is alátámasztja: *„A Központi Vezetőség a szocialista építés fontos területein a pártmunka megerősítése érdekében politikai osztályokat szervezhet, pártszervezőket küldhet ki. A politikai osztályok, a pártszervezők a Központi Vezetőség utasítása szerint működnek."* Ez is bizonyítja, hogy a vasútpolitikai osztályok jelenlegi felépítése nincs ellentétben a pártdemokráciával, megfelel és alkalmas a vasutas pártszervezetek irányítására.

A politikai osztályok munkáját segítik a mellettük működő pártbizottságok, amelyeknek tagjait évenként demokratikusan választják.

Mindezeket figyelembe véve véleményem szerint a *Tőzsér Ernő* elvtárs által javasolt változtatások nem szükségesek a módosított szervezeti szabályzatban.

Kovács József
a szombathelyi MÁV. igazgatóság pártbizottságának titkára.

— Hozzászólások, levélrészletek —

Véleményem szerint *Tőzsér* elvtárs javaslatai helytelen következtetésből indulnak ki. Azt hiszem, azt senki sem kívánja vitatni, hogy a párt legfelsőbb szerve a pártkongresszus és bizonyára mindenki helyesli azt is, hogy a két kongresszus közötti időben a Központi Vezetőség irányítja a pártot. De azt a jogot sem lehet — véleményem szerint — elvenni a Központi Vezetőségtől, melyet a módosított szervezeti szabályzat tervezetének 24. pontja foglal magában: *„A KV a szocialista építés fontos területein... politikai osztályokat szervezhet..."* A 40. pont, amire *Tőzsér* elvtárs hivatkozik, csak a 24. pont folyománya. Ami *Tőzsér* elvtárs aggályait illeti — *„egyéni vezetés van"* — véleményem szerint nem elégé világos. Mert miért kell ezen aggályoskodni? Hiszen a politikai osztályok a párthatározatokat hajtják végre, azokat, amelyeket a Központi Vezetőség hozott. A gyakorlati tapasztalat is azt mutatja, hogy a pártélet egész területén és így a vasúton is, mind jobban érvényesül a kollektív vezetés. Ez azonban nem homályosítja el, sőt feltételezi a személyes felelősséget... *Tőzsér* elvtársnak figyelembe kellett volna vennie a vasút különleges helyzetét is, mert így megértette volna, hogy a politikai osztályok speciális feladatokat hajtanak végre a Központi Vezetőség határozatainak szellemében... *(Bial Bertalan, a miskolci MÁV igazgatóság pártbizottságának titkára.)*

★

...A tapasztalat azt mutatta, hogy amíg a vasutas pártszervezeteket a területi pártbizottságok irányították, ez az irányítás nem volt megfelelő, mert a területi pártbizottságok konkrétan nem tudtak foglalkozni a vasutas pártszervezetek előtt álló feladatokkal. Amióta a vasutas pártszervezeteket a politikai osztályok vezetik, azóta ezek a hiányosságok nem tapasztalhatók... Nem értek egyet azzal a megjegyzéssel sem, hogy a politikai osztályok munkája nem volt ellenőrizve a választott szervek által. Véleményem szerint a politikai osztályok munkáját a Vasútpolitikai Főosztály, a Vasútpolitikai Főosztály munkáját pedig a Központi Vezetőség — mely választott szerv — ellenőrzi... (Csontos István, Diósgyőr forgalom párttitkára.)

★

...Felvetődött az a kérdés, hogy a Politikai Főosztály vezetője egyszemélyben felelős-e azért, ami a vasúton történik. Véleményem szerint igenis felelős. De ez korántsem azt jelenti, hogy minden politikai munkát, minden feladatot egyedül, egyszemélyben kell megoldania. Erre nem is volna képes. Azok az elvtársak, akik a Politikai Főosztályon és a politikai osztályokon dolgoznak, felelősek egy-egy részletfeladat megoldásáért, melyek végrehajtásáért — függetlenül a vezető egyszemélyi felelősségétől — szintén felelősek. Véleményem szerint a Politikai Főosztály vezetője munkatársaival együtt végzi feladatát és így nem találhat talajra a személyi kultusz, vagy akár az egyszemély „diktatúrája". Hozzá kell még tenni, hogy a Politikai Főosztály-vezető utasításai nem lehetnek ellentétben a Központi Vezetőség határozataival... Annak én is szükségét látom, hogy a pártbizottságok tájékoztassák a kommunista vasutasokat. Ennek megoldására helyesnek tartom Tőzsér elvtársnak azt a javaslatát — mely egyébként a szervezeti szabályzat tervezetében is megtalálható — hogy évente egyszer hívjanak egybe pártértekezletet, ahol a pártbizottság jelentést tesz és a politikai osztály is beszámol a végzett politikai munkáról... (Majzik István, a szegedi MÁV igazgatóság 3-as alapszervezetének MDP-titkára.)

★

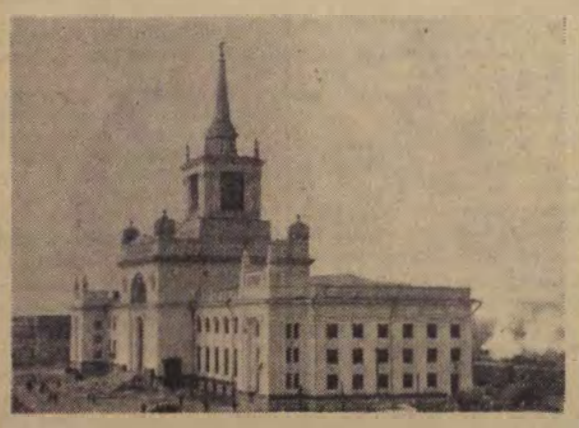
Tőzsér Ernő elvtárs azt írja javaslatában, hogy a politikai osztályok munkáját demokratikusan megválasztott pártbizottságok végezzék. Ezzel nem értek egyet. Ha helyes az, hogy a Vasútpolitikai Főosztály mint kinevezett szerv tovább is irányíthatja a választott szerveket (ezzel Tőzsér elvtárs is egyetért), akkor nem tartom helyesnek azt a felvetést, hogy a politikai osztályok, mint kinevezett szervek ne irányíthassák továbbra is a választott szerveket... A politikai osztályok rendszere helyes. Amióta létrehoztuk a politikai osztályokat, azóta azok vezetésével, irányításával hatalmas feladatokat oldottak meg vasutas pártszervezeteink. (Schmal Imre, a MÁV pécsi igazgatóságának MDP tagja).

★

...Bicskei elvtárs hozzászólásában azt írta, hogy a pártfegyelmi és tagfelvételi ügyek intézésénél sem érvényesül a pártdemokrácia a vasutas pártszervezeteknél, mert a pártbizottság javaslatát a Politikai Főosztály vezetője elutasíthatja és megváltoztathatja.

Valóban a pártbizottság döntését a politikai osztály vezetője hagyja jóvá. Ha nem ért egyet a pártbizottság javaslatával, abban az esetben a politikai osztály vezetőjének joga van a pártbizottságot utasítani, hogy az ügyet újból vizsgálják meg. Ha másodízben sem hagyja jóvá a politikai osztály vezetője a pártbizottság döntését, akkor ettől függetlenül a pártbizottság felterjeszti az ügyet jóváhagyás végett a Politikai Főosztály mellett működő pártbizottsághoz. Vitás ügyekben minden esetben végső fokon nem a politikai osztály, vagy főosztály vezetője — mint ahogy azt Bicskei elvtárs állítja — hanem a Központi Ellenőrző Bizottság, illetve a pártkongresszus dönt... *(Kardos Zoltán, a Debreceni Járműjavító ÜV XII. MDP alapszervezet tagja.)*

Befejezés előtt az új sztálingrádi pályaudvar



A hős város, Sztálingrád dolgozói lelkes munkával szebb, korszerűbb pályaudvart építettek a fasiszta pusztítás helyén.
TASZ. Makszimov felv.)

KONGRESSZUSI versenyhíradó

A KOCSIKIRAKÁSOK GYORSITÁSA ÉRDEKÉBEN üzemi versenyt indítottak a második negyedévre a komlói rakodási főnökség dolgozói. A versenyben eddig a Várnagy-brigád jár az élen: nyolcórás műszakonként átlagosan hat kocsit rak ki. (Lomnici István levelező.)

★

A SZOLNOKI, DEBRECENI ÉS DOMBÓVÁRI CSOMÓPONT versenyében a kocsitartózkodási terv teljesítésénél Dombóvár eredménye a legjobb. A 104 százalékos vállalással szemben 106 százalékos teljesítést ért el. Mindhárom csomópont lemaradt a gurítási terv teljesítésében. Fokozzák teljesítményüket, hogy lemaradásukat ebben a versenypontban is behozzák!

★

MOZDONYTISZTASÁGI ÉS KARBANTARTÁSI VERSENYT indítottak a miskolci fűtőház dolgozói a csomóponti verseny keretében. A legutóbbi értékelés alapján a verseny első helyezettje Galambos István, Somosvári Vilmos, Kecskeméti Gyula mozdonyvezetők, Timár László, Vincze Mihály, Szombati István, Madarasi János, Sziládi János és Bukovenszki János fűtők 424—197. számú gépe lett. (Kozma Zoltán levelező.)

★

A MÁTÉSZALKAI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG élenjár a kongresszusi vállalások teljesítésében. A magas építmények fenntartásánál 144.6 százalékos eredményt ért el. Az egy főre eső produktív munkaóra emelésében a vállalt két százalékkal szemben a teljesítés hétszázalékos. A vágányszabályozás önköltségénél ötszázalékos csökkentést vállaltak, ennek teljesítésében azonban lemaradtak, mert az önköltséget a mult év hasonló időszakához képest 1.3 százalékkal emelték.

★

A MEZŐHEGYESI FŰTŐHÁZ VEZET a kecskeméti fűtőházzal folytatott párosversenyben. Mezőhegyes mozdonykilométer tervét 159, elegykilométer tervét 152, széntervét 105, műhelyi tervét 129 százalékra teljesítette. A kecskeméti fűtőház tervteljesítése ugyanezekben a versenypontokban 105, 135, 115, 121 százalék.

★

SZUHAKÁLLÓ ÁLLOMÁSON Csontos Emánuel forgalmi szolgálattevő a kocsitartózkodási tervet 121 százalékra teljesítette. Az elegytovábbításban 155 százalékos teljesítést ért el. *(Szabó N. levelező.)*

★

A KOMÁROMI FŰTŐHÁZ dolgozói az első negyedévben 22 százalékkal túlteljesítették szénmegtakarítási vállalásukat. Százelegytonnakilométer tervüket 102 százalékra vállalták, azonban csak 89 százalékra teljesítették. Kövessenek el mindent a komáromiak, hogy a kongresszusig behozzák a lemaradást. (Horváth Gyula levelező.)

★

ÓZD ÉS DIÓSGYŐR-VASGYÁR ÁLLOMÁS dolgozói párosversenyben harcolnak kongresszusi vállalásaik teljesítéséért. Ózd állomás április első dekádjában irányvonatindítási tervét 145.2 százalékra teljesítette. A versenyben Besztercei Pál forgalmi szolgálattevő, Szmeskó Zoltán tolatásvezető és brigádja jár az élen. Nagy segítséget ad nekik az állomás vontatási brigádja Szél Ede vezető kocsivizsgáló irányításával. *(Rigó József levelező.)*

★

CELLDÖMÖLK ÉS PUSZTASZABOLCS CSOMÓPONTI PÁROSVERSENYÉBEN Celldömölk dolgozói értek el jobb eredményeket. A túlsúlytovábbítási tervet a vállalt 120 helyett 203.3 százalékra teljesítették. Pusztaszabolcs állomás 112.4 százalékos teljesítést ért el. Mindkét állomás lemaradt az elegytovábbításban, vállalását egyik sem teljesítette. A személy- és tehervonatok indításánál Pusztaszabolcs állomás ért el jobb eredményt.

NEMZETKÖZI hírek

Kétmillió francia dolgozó sztrájkja — május 1 előtt

Beszámoltunk arról, hogy a CGT április 28-ra 24 órás általános sztrájkot jelentett be. A francia kormány — részben a sztrájkbejelentésre válaszul, részben amerikai gazdái utasítására — április 26-án megjelent rendeletével betiltotta a párizsi dolgozók hagyományos május elsejei felvonulását. Loire megyében szintén betiltottak minden május elsejére tervezett ünnepséget. A *Laniel*-kormány úgy vélte, hogy ami jó New Yorkban — ahol, mint ismeretes, szintén betiltottak minden május elsejei ünnepséget — az beválik Párizsban is. A két egyforma rendelkezés is bizonyítja: az Egyesült Államok és Franciaország kormánya egyformán fél attól, hogy a dolgozók felvonulásukban kifejezésre juttatják a méltótlan élet kivívására irányuló törekvésüket.

A kormány rendelkezése azonban nem félemlítette meg a sztrájkra készülő francia dolgozókat. A felvonulás betiltása mély felháborodást és tiltakozást váltott ki, s ez, *a szabadságjogok elleni újabb támadás, egy okkal több volt arra, hogy még nagyobb lendülettel készüljenek a sztrájkra.*

Az április 28-i sztrájkban a francia munkásosztály meg is mutatta erejét. Az egész országra kiterjedő sztrájkban több mint kétmillió dolgozó vett részt. A sztrájkról érkezett jelentések különösen *kiemelik a francia vasutasok helytállását. A sztrájk arányaira jellemző* — hangzik a jelentés — *ami a francia vasutak hálózatán történt. Franciaországban naponta rendszerint 10.000—12.000 vonat közlekedik. Szerdán azonban, minthogy a vasutasok tekintélyes része nem jelent meg munkahelyén, csak 3000 vonatot tudtak elindítani.*

Franciaország dolgozóinak egységes sztrájkja részben már választ adott a kormány terror-rendelkezésére, a hagyományos május elsejei ünnepségek betiltására is. Az ünnep előestéjén lezajlott sztrájk előjele annak, hogy a francia dolgozók május elsején is módot találnak majd hangjuk hallatására, éppen úgy, mint a többi nyugateurópai állam, mint Nyugat-Németország dolgozói, ahol a kormány szintén siri csendbe akarja fojtani május elseje nagy ünnepét.



Üdvözlet a kínai, a román és a bolgár vasutasoktól május 1 ünnepe alkalmából

A *Kínai Vasutasszakszervezetek Összkínai Bizottságától* üdvözlő táviratot érkezett szakszervezetünkhöz május elseje alkalmából. A távirat szövege így hangzik: *„Megkaptuk táviratukat, szívből köszönjük az Önök hozzánk intézett üdvözletét. Ugyanígy üdvözöljük a magyar vasutasdolgozóknak a boldog, szocialista társadalmat építő munkájában és a világbéke megőrzéséért vívott harcában elért új eredményeit."*

A *Bolgár Népköztársaság Szállítómunkásainak Szövetsége központi bizottsága* a következő üdvözletet küldte lapunk szerkesztőségének:

„Május elseje, a nemzetközi proletársolidaritás és a munkásság nagy ünnepe alkalmából szívélyes elvtársi üdvözletünket küldjük Önöknek és hazájuk dolgozóinak. Kívánjuk, hogy a dolgozóknak a jobb életért és a békéért vívott harcát siker kísérje az egész világon."

Szívélyes üdvözlősorokat küldött a *Román Vasutasok Szakszervezete* is.

JAPÁN

Japán vasutasok nagyarányú sztrájkja

Tokiói jelentés szerint a japán magánvasutak alkalmazottainak szakszervezetébe tartozó 60 vasutas-szakszervezet tagjai 24 órás sztrájkot hirdettek. Ez a sztrájk 1952. óta a legnagyobb arányú sztrájk Japánban. A sztrájkban 12 nagy vasúti fővonal, köztük 6 tokiói vasúti fővonal dolgozói vesznek részt.

A gazdaságtalan szállítások kiküszöböléséről tárgyalt a Tudományos Akadémia

A Magyar Tudományos Akadémia műszaki osztályának rendezésében *Ruisz Rezső*, a Budapesti Városrendezési Tervező Intézet gazdasági és közlekedéstervezési osztályának vezetője felolvasást tartott a gazdaságtalan szállítások kiküszöbölésének módszereiről.

Az előadást *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója vezette be.

Faliujság-kiállítás a budapesti igazgatóságon



A budapesti igazgatóság politikai osztálya faliújságkiállítást rendezett az igazgatóság kultúrtermében. Az ötletes és tetszetős kiállításnak állandóan sok látogatója volt. A bíráló bizottságnak a gazdag anyagból nagy gonddal kellett kiválogatnia a jutalomra méltó faliújságokat. A bizottság — igen helyesen — azokat a faliújságokat részesítette jutalomban és dícséretben, amelyek a dolgozók mindennapi problémáival foglalkoztak, amelyeknek hasznában nevelő bírálat volt. Az első díjat — Turáni Kovács Imre vasutas-szobrászművész Ady-szobrát — a Keleti-fűtőház faliújsága nyerte. A verseny többi nyertese a Keleti Műszaki Kocsihivatal, a budapesti igazgatóság VI. osztálya, a Vasúti Főosztály oktatási szakosztálya, a BVKH., a MÁVTRANSZ-központ, a Vasúti Főosztály főüzemvezetősége, Budapest-Ferencváros állomás, a ferencvárosi pályafenntartás. Dícséretben részesültek: Tura állomás, Győr pályafenntartás, a MÁV Hídépítő ÜV, Szolnok fűtőház, A budapesti Vasútpolitikai Osztály faliújságkiállítása követésre méltó kezdeményezés.
(Kovács G. felv.)

Munkások, munkásnők! Anyagtakarékossággal, az önköltség csökkentésével, a minőség javításával, a tervek maradéktalan teljesítésével készüljetek a Magyar Dolgozók Pártjának III. kongresszusára!

Néphadseregünk tagjai és vasutasok az esztergomi élüzem-ünnepségen

Néhány nappal ezelőtt az esztergomi pályafenntartási dolgozók között tutótűzként terjedt el a jó hír: megnyerték a közlekedésügyi miniszter és a vasutas szakszervezet vándorzászlaját és az élüzem címet! Mindnyájan tudták, hogy a téli fagyok, tavaszi esőzések idején végzett önfeláldozó, lelkes munka eredménye ez a győzelem.

A szovjet vasutasoktól átvett *„kisbrigádos" módszerrel* dolgoztak az esztergomi pályafenntartásiak. Ennek lényege, hogy egy kislétszámú munkacsapat állandó kezelésbe vesz át egy 6—10 km-es vonalszakaszt. Azelőtt mindig más-más területre vitték a pályafenntartási munkásokat, alig ismerték meg az egyik munkahely sajátos viszonyait, mindjárt más helyre kerültek. Ez sok nehézséget, felesleges fáradtságot jelentett számukra.

Tavaly ilyenkor még az utolsók között kullogott a versenyben az esztergomi pályafenntartási főnökség. A vezetők és a dolgozók tudták, érezték, hogy ezen a helyzeten gyökeresen változtatni kell. A vezetés munkáját kellett mindenekelőtt megjavítani. *Kassa Gyula*, a pályafenntartási főnökség vezetője és *Csernyi Kálmán* mérnök felmérték a tennivalókat, rendszeresen meglátogatták a szakaszokat és a helyszínen nevelték, irányították a dolgozókat, jobb munkára lelkesítették őket. Segített a pártszervezet és az üzemi bizottság, melyek a versenyszervezés élére állottak. Így lettek az esztergomiak az utolsókból — az elsők.

Az élüzemavató és zászlóátadási ünnepséget hétfőn este tartották meg néphadseregünk meghívására az esztergomi tisztiklubban. Katonák és vasutasok ünnepeltek együtt a hatalmas teremben. Azok a harcosok, akik fegyveresen védelmezik épülő hazánkat és a vasutasok, akik télen és nyáron, éjjel és nappal éberen őrködnek a vasúti pályák épsége, jó állapota felett, akiket nem kis büszkeséggel „a néphadsereg testvéröccsének" nevez dolgozó népünk.

Ezen az estén katonák és vasutasok együtt ültek a közös asztalnál. Beszélgettek. *Korom Károly* tiszt elvtárs megdicsérte az esztergomi vasutasok fegyelmezett, katonás magatartását. (A többi szolgálati helyen is kövessék a vasutasok az esztergomiak példáját!)

Késő éjszakáig maradtak együtt a vasutasok néphadseregünk harcosaival. Ennek a találkozásnak emléke még sokáig megmarad harcosaink és vasutasaink szívében.

Többmilliós megtakarítás az anyagellátási igazgatóságnál

Május 1 ünnepe az Anyagellátási Igazgatóságnál is a kongresszusi vállalások teljesítésének napja lett.

A D-osztály fémcsoportja a 7 D. III., a 7 A és a hivatal A. osztálya dolgozóinak támogatásával *komplex-brigádot* alakított. A brigád azért alakult, hogy a raksúlyfelemeléssel kapcsolatos kocsiátalakítási munkálatokhoz szükséges ólombronz-csapágyak anyagát terven felül előteremtse. Erre az anyagra ugyanis a Tervhivatal nem biztosított keretszámot. Márpedig enélkül az átalakítási munkálatokat, amelyek már az őszi csúcsforgalomhoz szükségesek, nem lehet megvalósítani.

A brigád az első negyedévre tett vállalását *az ólomnál 100 százalék-a, a vörösréznél 150 százalékra* teljesítette. A terven felül előteremtett ólom- és rézanyag *3250 teherkocsi csapágyainak kicserélését teszi lehetővé.* A brigád a pártkongresszusra pótfelajánlást tett. *Eszerint a második negyedévben további 5000 teherkocsi csapágyának kicserélését teszik lehetővé.*

A C-osztályban működő vegyicsoport *másfélmillió forintos forgóeszközcsökkentést ért el.* az E-osztályban működő leltár I. csoport pedig *több mint kétmillió forintos elfekvő fogyóeszköz anyagot kutatott fel és bocsátott népgazdaságunk rendelkezésére.*

MAJOR GÁBOR PÁL
tudósító

Keményen fel kell lépni a béralaptúllépőkkel szemben

A közlekedés- és postaügyi minisztérium április 26-án délelőtt nagyaktívaértekezletet tartott. Az értekezleten résztvettek a minisztérium vezetői mellett a vasút, a posta, a közlekedés építőipari vállalatainak igazgatói, főmérnökei, bérfelelősei.

A nagyaktívaértekezleten *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter tartott beszámolót a minisztérium felügyelete alá tartozó üzemek és vállalatok bérhelyzetéről, a tapasztalt hibákról és feladatokról.

A miniszter beszámolójában elmondotta, hogy különösen sok szabálytalanság történik a célprémiumok kifizetésénél, több esetben fordul elő a vállalatoknál normalazítás. Részletesen rámutatott, milyen hibákat követtek el a közlekedési vállalatok vezetői a bérek, normák, prémiumok liberális kezelésével.

— Igen sok vállalatnál — mondotta — még mindig nem vezették be a műszaki normákat, pedig ez igen fontos feltétele a helyes béralapgazdálkodásnak. Komoly hiba az ellenőrzés hiánya a bérezésnél. Ezeken feltétlenül segíteni kell.

A főosztályvezetők kötelesek ellenőrizni a termelés és a béralap tervszerinti alakulását. A béralap alakulását a jövőben menetközben ellenőrzik, s így azonnal meg tudjuk majd, hogy a hónap elején elkövetett hibákat hogyan lehet már a hónap végéig kijavítani.

A miniszter hangsúlyozta: keményen fel kell lépni a bérlazítókkal, a béralaptúllépőkkel szemben. Felelőssé kell tenni mindazokat, akik az állam pénzét pazarolják.

A beszámolót hozzászólások követték.

Miskolc a csomóponti verseny élén

A csomóponti versenyben nagy harc folyik a kongresszusi zászlóért. Nagy lendületet adott a versenynek a május elsejei műszak. Ennek során a miskolci csomópont dolgozói törtek az élre a túlsúlytovábbításban és a rakodási idő teljesítésében elért eredményeikkel. A *miskolciak a vállalt napi 2000 tonna helyett 6536 tonna túlsúlyt továbbítottak*, ami 131 százaléknak felel meg. A rákosrendezői csomópont dolgozói 123 százalékot értek el túlsúlytovábbításban.

A kocsitartózkodási tervben Rákosrendező eredménye a legjobb annak ellenére, hogy két százalékkal elmaradt vállalásától. Ezt a versenypontot Budapest—Ferencváros állomás sem teljesítette.

A fűtőházi fiókműhelyek dolgozói a budapest-ferencvárosi és a Hámán Kató fűtőháznál a javítási állag csökkentésére tett felajánlásukat elvégezték.

A pályafenntartási dolgozók eddig mindhárom csomópontnál 100 százalékban eleget tettek kötelezettségeiknek.

NYITOTT SZEMMEL

A sajószentpéteri „hidmérleg-ügy" nem ápolja a vasút és a mezőgazdaság jó kapcsolatait

A sajószentpéteri vasutasok hazánk új iparvidékén sem fe ledkeznek meg arról, hogy minden erejükkel segítsék az állami gazdaságot, a termelőszövetkezetet. Azelőtt lassan, vontatottan ment a mezőgazdasági üzemek értesítése, ha számukra áru érkezett a vasúton és sokszor előfordult, hogy csak késéssel jutott a fontos traktor vagy vetőmag a címzetthez. A miskolci igazgatóság 6. osztálya segített a hibán. Egy kerékpárt küldött Sajószentpéterre és az idős *Tóth Ferenc* értesítő most már gyorsan halad új kerékpárján a szállítható felekhez. Az éjjeli órákban érkezett árukról reggel, a délelőtt érkezettekről pedig már kora délután értesíti a mezőgazdasági üzemeket.

Általában vetőmag és termény érkezik az állami gazdaság számára és a vasutasok gondoskodnak arról, hogy az esős időjárás miatt tönkre ne menjen az értékes áru. Az állami gazdaság részére érkezett küldeményeket mindig fedett helyen tárolják. A MÁV-TRANSZ Vállalat pedig az érkezett árut haladéktalanul házhoz szállítja.

De nemcsak a vasutasok segítik a mezőgazdasági üzemeket, hanem a komplexbrigád szerződés alapján pontos tervbeadással segítik a vasutas dolgozók munkáját az állami gazdaság, a MEZŐKER dolgozói is.

Van azonban olyan hiba Sajószentpéter állomáson, ami nehézséget jelent a mezőgazdasági vállalatokkal való jó viszony fejlesztésében. Ez pedig a hídmérleg ügye. Az állomási felépítmény cseréje miatt a MÁV Magasépítő Vállalatnak új helyre kellett telepíteni a hídmérleget.

Hozzá is fogtak a munkához még tavaly, kiemelték az 50 tonnás hídmérleget, ezzel egyben be is fejezték a munkát. A hídmérleghez verem kell, a veremhez pedig — 70.000 forint. Ennyi hitelt pedig nem kapott a Magasépítő Vállalat. A MEZŐKER és az állami gazdaság dolgozói megrökönyödve vették tudomásul, hogy ezentúl nem tudják mérlegelni küldeményeiket, mert hídmérleg van ugyan, de *mégsincs.* A hídmérleghez 70.000 forint kell. A miskolci igazgatóság 6. osztálya nagyot gondolt. Mi lenne, ha a 70.000 forintot a vállalatok adnák össze? A gondolatot tett követte és az állomásfőnök elindult pénzszerző körútra Sajószentpéteren. A MEZŐKER 20.000 forintot ajánlott fel a hídmérleg felállítására. 50.000 forint azonban még így is hiányzik...

A mi véleményünk szerint a hídmérleg-ügy ilyen megoldása egyáltalán nem szolgálja a vasút és a mezőgazdaság közötti jó viszonyt.

★

A „Szocialista Vasútért" szerkesztősége a sajószentpéteri hídmérleg ügyét a Vasúti Főosztály 6. szakosztályával megtárgyalta. Papp Károly elvtárs, szakosztályvezető ígéretet tett arra, hogy a helyreállítás iránt a legrövidebb időn belül intézkednek.

A MÁV HÍDÉPÍTŐ ÜV-NÉL

69.7 százalék. Ennek az adatnak a nyomában indultunk el a MÁV Hídépítő ÜV-hez, hogy megtudjuk: *mi okozta a vállalat első negyedévi tervénél ezt a súlyos lemaradást.*

Az ellenőrzés hiányosságai

A kimutatások szerint a külső építésvezetőségek közül csak hat teljesítette negyedévi tervét, 16 többé-kevésbbé lemaradt. Az objektív nehézségek, főként ami a szigorú telet illeti, már elmultak, bár a cementellátás még korántsem zökkenőmentes, *a munka azonban még most sem indult meg olyan lendülettel, ami biztosítaná az első negyedévi lemaradás gyors behozását.* A dolgozók pedig a kongresszusi verseny lelkesítő erejével felvértezve indultak harcba a félévi terv teljesítéséért, az elmaradás pótlásáért. A vezetőség, valamint a pártszervezet és szakszervezet feladata, hogy a verseny feltételeit biztosítsa, illetve ébren tartsa, sőt fokozza a versenyszellemet.

Nézzük, vajjon megteszik-e mindent ezért. A külső építésvezetőségek szakvonali ellenőrzése nagyon sokszor csak *formális.* Emiatt a tervlemaradásban „vezető" építésvezetőségeknél nem sikerült még most sem jól megszervezni a munkát és ezért fordulhat elő, hogy *az anyagellátás nehézségeit még fokozza a helytelen vagy elkesett anyagmozgatás is.* Például az erdőhátpusztai építésvezetőségnél 120 köbméter betonkavicsot és 50 köbméter zuzalékkövet tároltak, ugyanakkor, amikor máshol égető szükség lett volna rá s mindenre a központ csak elkésve figyelt fel. A formális ellenőrzések következménye az is, hogy a lemaradt építésvezetőségek mindegyikénél

gyenge a terv- és a munkafegyelem,

sok az igazolatlan hiányzó, aránylag nagy a balesetek száma.

Az ellenőrzés módszerén sürgősen változtatni kell. Ezt egyébként a vállalat vezetősége is észrevette már és most készül új alapokra helyezni az instruktori hálózat működését. *Ugyancsak gyakrabban kellene felkeresniök a külső építésvezetőségeket a párt- és a szakszervezet megbízottainak is.* Az építésvezetőségeknél ugyanis csak bizalmiak működnek, akiket a párt- és szakszervezeti funkcionáriusok havonta egyszer keresnek fel. *Ez kevés, különösen azoknál a helyeknél, ahol gyengén működnek a bizalmiak.*

A Munka Törvénykönyve és a dolgozók szociális körülményei

A központ instruktorainak, párt- és szakszervezeti funkcionáriusainak *több figyelmet kell fordítaniok a dolgozók szociális körülményeire is.* Az elszállásolás sok helyen nem kielégítő, nem is beszélve arról, hogy az építésvezetőségeken sehol nincs sem üzemi konyha, sem fürdő és kevés a szórakozási lehetőség. Az idén ugyan egyes építésvezetőségek

mozgó konyhakocsit kapnak és hordozható fürdőbarakok építését is tervezik,

— de miért ilyen későn? Miért nem lehetett előbb teljesíteni a dolgozóknak ezeket a jogos kéréseit? És szóvá kell tennünk — bár ezért nem a Hídépítő ÜV vezetőségét terheli a felelősség — hogy a dolgozók sűrűn panaszkodnak amiatt, hogy *a januárban esedékes kék munkaruhát még nem kapták meg.*

A *Munka Törvénykönyve* biztosította a dolgozók számára a hivatalos munkaidőt, a magasabb, illetve veszélyességi pótlékot, a nődolgozók számára a megfelelő beosztást, mert a multban előfordult, hogy nődolgozókat nehéz fizikai munkakörbe osztottak be — de ugyanakkor biztosítja a védőruhát is, tehát ezt a kérdést is sokkal lelkiismeretesebben kell kezelniök az illetékeseknek.

A Hídépítő ÜV építésvezetőségeinek munkájában mutatkozó nagy ingadozásokat meg kell szüntetni s mindenekelőtt ki kell deríteni, mi okozza a feltűnő eltéréseket a tervek teljesítésénél. A jól dolgozó vasas-hirdi, csongrádi, sztálinvárosi, budapest-orbántéri építésvezetőségek eredményei mellett még feltűnőbb a simontornyai, rétszilasi, tárnoki, ürömi, kabai, répcelaki építésvezetőségek gyenge teljesítménye. Ezek az építésvezetőségek — és maga a központ — ne törődjenek bele abba, hogy az előző évek rossz gyakorlata alapján „az utolsó negyedévben úgy is sikerül teljesíteni az évi tervet", hanem jó munkaszervezéssel, az anyagellátás megjavításával, a munkafegyelem megszilárdításával a terv állandó, folyamatos teljesítését tegyék középponti feladattá.

Vasutas dolgozó nők jó munkája a kongresszusi versenyben



Schkripek Mária, Budapest—Nyugati pályaudvar szlahanovista kocsifelírója. Felajánlását túlteljesítette: a menetrendszerinti vonatindítást 100 százalékról 103 százalékra, a kocsitartózkodást egységidőt 100 százalékról 102 százalékra teljesítette.



Fáblán Lászlóné, teljesítményértékelő Budapest-Kelenföld pályaudvaron. Példás munkájával segíti a kongresszusi versenyben lendületesen küzdő kelenföldi vasutasokat teljesítmények fokozásában.



Henyei Józsefné, az Északi Járműjavító csiszolóia. Minőségi munkát végez, jelenleg 168 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. Kongresszusi vállalását öt nappal előbb teljesítette és most újabb vállalást tett.



Kecskés Istvánné, állomásfelvigyázó Budapest-Kelenföldön. Kiváló munkát végez az iparvágányok, a különféle vállalatok grafikonszerű kiszolgálásában.



Darázs Ilona, az Északi Járműjavító ÜV csiszolóia a kongresszusi versenyben vállalta, hogy 160 százalékot ér el. Jelenleg 173 százaléknál tart.



Fáblán Irén motoros targoncavezető Budapest-Nyugati pályaudvaron. Április 11—20 között több mint 5.000 mázsa árut mozgatott, kongresszusi felajánlását 127 százalékra teljesíti.

(Pávich Béla rajzai)

Hogyan teljesítette a MÁV a szabadságolási tervet



Március 31-ig ki kellett adni a mult évről elmaradt szabadságokat. Nézzük meg, hogyan teljesítette a vasút 1953. évi szabadságolási tervét, hogyan folyik az idei szabadságolási tervek végrehajtása?

Az elmult évekhez képest 1953-ban sokat javult a helyzet a szabadságok kiadása tekintetében, mert amíg 1951-ről 430.000 nap ki nem adott szabadságot kellett átvinni 1952-re, 1952-ről pedig 216.000 napot vittek át 1953-ra, addig 1953-ról már csak 90.000 napot kellett áthozni 1954-re.

Hogy elmaradás többé ne fordulhasson elő, a szakszervezet munkavédelmi osztályának javaslatára az elnökség olyan határozatot hozott, hogy *az elmaradt szabadságok pótlásával együtt már januárban meg kell kezdeni az azévi szabadságok kiadását* és azokat a szabadságolási tervekbe felearányban kell beilleszteni.

Az idén ennek értelmében jártak el minden szolgálati helyen. *Januárban,* amikor a forgalomkorlátozások miatt a tervezettnél több dolgozó mehetett szabadságra, 48.800 elmaradt szabadságnap kiadása mellett az idei szabadságokból is többet kiadtak az előirányzottnál. Igy az idei szabadságoknál 114 százalékos, az elmaradás erre a hónapra eső pótlásával pedig összesen 167 százalékos volt januárban a vasút szabadságolási tervteljesítése.

Februárban, amikor a tartós rossz idő miatt a dolgozók fokozottabban igénybe voltak véve, az előirányzott 103.000 nap idei szabadságból csak 85.000-et adtak ki. Ez 83 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

Márciusra 134.700 nap idei szabadság kiadását tervezték, de a dolgozók fokozott igénybevétele következtében csupán 124.500 napot sikerült kiadni. (92 százalék). A még tavalyról fennmaradt 16.080 napból 14 ezer 100-at adtak ki. *1980 nap tehát kiadatlan maradt az 1953. évi szabadságokból.*

Ez az előző évek bennmaradt szabadságaihoz képest nem nagy szám, mégsem szabad megengedni, hogy a dolgozók ennyivel is károsodjanak. Ezért a szakszervezet tárgyalásokat kezdett a Vasúti Főosztállyal, hogy megtalálják a módját a fennmaradt 1980 nap kiadásának.

Az idei szabadságolási terv teljesítésében most, az első negyedév elteltével 13.5 százaléknál kellene tartani, ezzel szemben a teljesítés 12.9 százalékos. A lemaradás 0.6 százalék. Ez nem jelentős szám, a mult évekhez képest tehát lényegében sikerült megszüntetni a lemaradást. *A szakosztályoknak és a szakszervezet munkavédelmi osztályának azonban mindent el kell követnie, hogy ez a csekély lemaradás is ellünjön és pontosan be lehessen tartani az idei szabadságolási tervet.* A szakosztályok feladata, hogy *gondoskodianak megfelelő számú tartalékról a szabadságra menő dolgozók helyettesítésére,* a szakszervezet munkavédelmi osztályának pedig éberen kell őrködnie, hogy a terveket hónapról hónapra pontosan betartsák.

Jó eredményeket érünk el a vasgyüjtésben

Az eddigi vas- és fémgyüjtési kampányok során az a vasúton az a *tévhit* alakult ki, hogy csak a műszaki szolgálat dolgozói érhetnek el kimagasló gyüjtési eredményeket. Erre most alaposan rácáfoltak *Szeged—Tisza*-pályaudvar kereskedelmi főnökségének dolgozói, akik 100 kilogrammos vállalásukkal szemben saját területükön 1600 kilogramm ócskavasat gyüjtöttek.

Szép eredményt értek el *Békéscsaba* állomás DISZ-fiataljai is, akik hasonló körülmények között 1787 kilogramm ócskavasat gyüjtöttek és szolgáltattak be.

A *Budapesti Vasútépítő ÜV* építésvezetőségein még folyik a gyüjtés, de máris szép eredményekkel dicsekedhetnek a dolgozók. A ceglédi építésvezetőség dolgozói versenyre hívták a vállalat valamennyi építésvezetőségét. Jelenleg *Sztálinváros áll az első helyen 26.410 kiló vassal.* Itt *Dudás József* elvtárs végez szorgalmas gyüjtőmunkát. Második: Ercsi építésvezetőség öt tonnával, harmadik Isaszeg 4,5 tonnával.

A *pécsi fűtőház fiataljai* egyetlen délutánon 471 kilogramm vasat gyüjtöttek össze. Április 20-ig 7445 kiló vas a gyüjtésük eredménye, ez azonban csak a tervnek mintegy 50 százaléka. Május 5-ig a vasgyüjtő hónap végéig összegyüjtik a másik 50 százalékot is.

A Vasúti Főosztály 6. szakosztályának építési és ipari vállalati osztálya felügyelete alá tartozó nyolc vállalat vasgyüjtési eredménye április 15-ig 385 tonna. Ebből a legtöbbet a *Felépitményi Vasanyagjavitó ÜV. az Épitési Géptelep* és a *Fatelitő* dolgozói gyüjtötték. A gyüjtésből a Vasúti Főosztály dolgozói is kivették a részüket: április 9-én a Felépítményi Vasanyagjavító ÜV telepén hét tonna ócskavasat szedtek össze.

A *Keleti Fűtőház* DISZ-szervezete 9 tonna vasat és 200 kilogramm színesfémet gyüjtött össze. A gyüjtés oroszlánrészét a Littkei-brigád végezte.

13.000 forint értékű munkát végeztek a „május 1"-műszakban

A *Szegedi Felépitményi és Vasanyagjavitó ÜV* dolgozói a kongresszusi verseny keretében *„május 1"*-műszakot tartottak a munkásság nemzetközi ünnepe alkalmából. Az ötnapos műszakra kongresszusi felajánlásaik mellett *újabb vállalásokat tettek.* A vegyeslakatos műhely 100 méter blokklánc hegesztését és öt darab targonca elkészítését vállalta. A sorompó és motorszerelőcsoport dolgozói 13 000 forint értékű sorompóalkatrész javítását és gyártását, valamint két darab pályakocsi elkészítését vállalták.

A *dolgozók valamennyi felajánlást teljesitették.* Nagy segítségükre voltak a műszaki vezetők, akik a munkaidő megkezdése előtt minden reggel *„kommunista 10 percet"* tartottak és megtárgyalták velük, hogyan teljesíthetik legeredményesebben vállalásaikat.

Katona Lajos
tudósító

Teljesítették pótfelajánlásukat is

A Debreceni Vasúlépitő Vállalat miskolci építésvezetőségének dolgozói jóval a határidő előtt teljesítették a pártkongresszusra tett felajánlásukat. A terrnelési értekezleten pótfelajánlást tettek. Jól tudták, hogy sok nehézséget okoz a forgalomnak és vontatásnak, hogy a gurítódombhoz vezető kihúzóvágánynak rosszak a lejtviszonyai. Elhatározták, hogy meg a kongresszusig 840 méter hosszban 70 centivel megemelik a kihúzóvágányt. Nem kis elhatározás volt ez. Azt jelentette, hogy még csaknem 600 köbméter földet kell megmozgatni a kongresszusig a vasútépítőknek. Nem riadtak vissza a nehéz munkától és a brigádok egymással versenyezlek a jobb eredményekért. A verseny meghozta gyümölcsét. Most már a felemelt kihúzóvágányon haladhatnak a gurítódombhoz a szerelvények.

Figyelemreméltó önköltségcsökkentési eredmények a vasúton



Az *„Épitsünk jobban és olcsóbban"* mozgalomhoz csatlakozott MÁV építőüzemi vállalatok figyelemreméltó eredményeket értek el az egymás közötti nemes vetélkedésben. A MÁV Budapesti Magasépítő ÜV központi osztályain dolgozó elvtársak egy sor újítást dolgoztak ki, melynek eredményeként 188.000 forint megtakarítást értek el. Például a debreceni óvoda építésénél 12.000 forinttal, Záhony ívesrakodónál 76.000 forinttal, az Apaffy-utcai iroda építésénél 80.000 forinttal csökkentették a munkálatok költségeit. Hasonló eredményekről számolhatnak be a MÁV Fatelitő ÜV dolgozói is, akik a fenyő bányafák háncsolás nélküli telitésével évi 50 ezer forintot takarítanak meg népgazdaságunk számára.

A MÁV Építési Géptelep ÜV dolgozói, amikor csatlakoztak az „Építsünk jobban és olcsóbban"-mozgalomhoz, 2961 normaóra megtakarítását vállalták. A dolgozók ezt a vállalásukat 30 százalékkal túlteljesítették. Ez idő alatt csupán a csillevágányok elkészítésénél 5030 forint megtakarítást értek el. A MÁV Felépítményi és Vasanyagjavító ÜV dolgozói 345.000 forint megtakarítást vállaltak és ebből már több mint 281.000 forintot sikerült is megtakaritaniok. Nem maradt le a versenyben a MÁV Budapesti Vasútépítő ÜV sem, ahol évi megtakarításul 1,884.500 forintot ajánlottak fel. Például a Budapest-Városszéli telep bővítésénél tervmodosítással és újítással 52.500 forintot, Baracska-Kápolnásnyék közötti felépítmény cserénél jobb munkamódszerek alkalmazásával 206.300 forintot, Isaszeg-Gödöllő közötti alépítményi munkálatoknál 72 ezer forintot, Érd-Nagytétény közötti felépítményi munkálatoknál 291.000 forintot takarítanak meg.

A mozgalomhoz nemrégen csatlakoztak a MÁV Celldömölki Vasútépítő ÜV dolgozói, akik összesen 3.173.956 forint megtakarítást vállaltak.

Az *„Épitsünk jobban és olcsóbban"*-mozgalom egyre szélesebben terjed a vasúti üzemek között és a máris mutatkozó eredmények bizonyítják, hogy dolgozóink magukénak érzik e mozgalmat, melynek sikere a kormányprogramm minél előbbi megvalósítását segíti elő.

Egy hónap alatt nyolc gépet kapcsoltak be Miskolcon az „500 kilométeres"-mozgalomba

A miskolci fűtőház vontatási dolgozói a kongresszusi versenyben arra törekszenek, hogy tovább fejlesszék az *„500 kilométeres"*-mozgalmat. Törekvésük sikerült is.

Még februárban csak egy gép érte el az „500 kilométeres" célkitüzést, *márciusban a kongresszusi verseny és a csomóponti verseny hatására már nyolc gépre tüzték fel az 500-as jelvényt,* a kapcsolt-mozgalomban pedig *13 gép közlekedett igen jó eredménnyel.* A mozdonyüzemi-nap megtakarítás a mozgalom révén március ban *20.000 forintot* eredményezett. A legjobb 500-as brigád, amelynek *Füzéri* Béla, *Veszprémi* Mihály, *Szigeti* Géza sztahanovista mozdonyvezető, *Takács* József, *Petruska* István, *Bányász* István, *Kovács* Dezső, *Pázmándi* József és *Poloncsár* István fűtők a tagjai, *naponta átlagosan 228 kilométert tesz meg.*

Még jobban kifejleszthetnék a miskolci fűtőház dolgozói 500-as mozgalmukat, ha indulás előtt mindig minden esetben felvennének a kapcsolatot a menetirányitóval, előre megbeszélnék a vonatok vonali áthaladását, és a vonat menetével kapcsolatos egyéb kérdéseket. *Mozdonyvezetőink Füzesabony mentesitésére még mindig nem végzik el a kezelést Emődön, a forgalmi szolgálattevők gyakran megállitják a vonatokat a jelzőnél.* Menetirányitóink nem mindig kísérik figyelemmel az 500-as vonatok sorát és nem minden esetben biztositják részükre a zöld utat.

Kozma Zoltán
levelező

A nyíregyházi fűtőház dolgozói pótolták lemaradásukat

A *nyíregyházi fűtőház* dolgozói kivétel nélkül tettek felajánlást a pártkongresszus tiszteletére. Legtöbben teljesitették, sokan túl is teljesitették a vállalást, de történtek lemaradások is. A lemaradók megfogadták, hogy május 1-re, a munkásosztály nagy ünnepére behozzák lemaradásukat, sőt túl is teljesitik, amit vállaltak.

A legtöbb lemaradás az utazószemélyzetnél volt, mégpedig a szántakarékossági vállalásoknál. Sokan azért nem tudtak szenet megtakaritani, mert *a keverés egyenlőtlenül történt* és amíg az egyik pár jó keveréket kapott, a másik gyengeminőségü szénnel volt kénytelen utazni. Intézkedés történt ennek a hibának a kijavítására. Azóta a mozdonybrigádok egyre-másra javítják meg eredményeiket. Kiváló eredményt ért el az ifi mozdonybrigád, amelynek tagjai *Zsák Rudolf, Medgyász Lajos* mozdonyvezetők, *Liskány József* és *Aranyosi István* fűtők

szántakarékossági vállalásukat hat százalék helyett 18 százalékra teljesitették.

A nehézsúlyú mozgalomban átlagosan 13 százalék túlsúlyt továbbitottak. 411—359-es számú mozdonyukkal márciusban *elérték a sztahanovista szintet.*

Mihály János és *Müller Ferenc* mozdonyvezetők fűtőikkel: *Belme II. Lászlóval* és *Vincze Józseffel* a kongresszus tiszteletére vállalták, hogy 324—442-es számú mozdonyukkal 50.000 kilométert tesznek meg május 1-ig. Vállalásuk teljesitésében április 22-én már a 48 ezredik kilométernél tartottak, május 1-re pedig túlteljesitették vállalásukat.

Ertsey László
gócponti tudósító

Ütköző

Az öntevékeny főnök

A szép nyiregyházi állomás gyermekváróterében az ágyacskákon nem volt védőháló. Ezért a gyermekeket a szülők nem merték lefektetni. A főnök



többször jelentette az ügyet az igazgatóságnak, de az nem intézkedett. Egy napon a főnök vásárolt egy köteg zsineget, akadt egy halászmester is az állomáson, aki megcsomózta és ma már használják az ágyacskákat a kicsinyek. A szolgálati vezetőktől öntevékenységet várunk. Kövessék a nyiregyházi főnök példáját, aki saját erejéből oldotta meg ezt a gordiusi csomót.

Aki nem volt öntevékeny

A székesfehérvári főnök nem volt ennyire öntevékeny. Hiába figyelmeztették, hogy a gyermekváróterembe a higiénia a gyermekek egészségvédelme



szempontjából nem szabadna beengedni még a szülőket sem nagykabátban, vagy bundában. Mert a nagykabát mindenhova dörgölödik, magábaszivja a bakteriumokat. Állittasson fel a gyermekváróterem előterében néhány fogast. A főnök belátta, hogy a javaslat helyes, de saját erejéből nem tudta megoldani ezt a *fogas* kérdést.

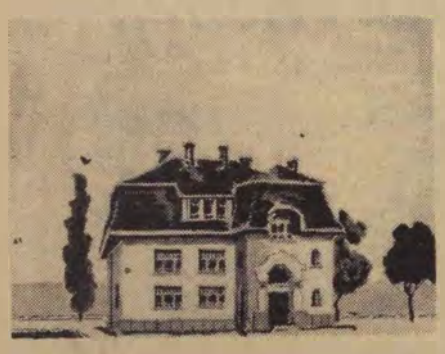
Az almahéj

A miskolci váróteremben egy vidám társaság almát hámozott és a kanyargós almahéjakat szégyenkezés nélkül a földre dobálta. A hangosbemondó



megszólalt, arról beszélt, hogy milyen egészséges dolog az almaevés, de annál egészségtelenebb, ha a héját eldobálják. A társaság szégyenkezve szedte össze az almahéjat és mások is körülnéztek, nem dobáltak-e el papirost, ételmaradékot. Megdicsérjük a miskolci hangosbemondó kezelőjét. Figyelmeztesse továbbra is az utasokat a rendre, tisztaságra. Nemsokára beérik a cseresznye és jön a dinnyeszezon is...

MUNKÁNKAT MEGKÖNNYÍTI, ÉLETÜNKET SZEBBÉ TESZI A KORMÁNYPROGRAMM!









„Mivel a fizikainak nevezett munkásréteg évi szabadságának kérdése csak elenvészően kisszámú iparágban és kereskedelmi ágban szabályoztatott, pihenőt csak a munka elvesztése jelent" — irja a Székesfővárosi Statisztikai Évkönyv 1934-es kiadványa. Azóta gyökeresen megváltozott a helyzet. Alkotmányunk biztositja a dolgozók üdülését és nem a munka elvesztése jelenti a pihenőt! A felszabadulás óta tiz- és tizezer vasutas dolgozó üdült az ország gyönyörű vidékein berendezett üdülőkben, s a kormányprogramm lehetővé teszi hogy a szolgálati vezetők a dolgozók évi szabadságát biztositani tudják. Emellett a vasúti munka egyéb területén is megértő gondoskodással foglalkoznak a dolgozó emberrel. Képünkön a komárvárosi és balatonboglári üdülőt a régi vállalórhelyek helyén épülő uj szolgálati épületet és egy vasutas családiházat mutatjuk be olvasóinknak. Dolgozóink jól tudják, hogy az eredmények nem születnek önmaguktól. Népünk kemény harccal, áldozatos munkával küzdött érte. A vasúton egyre-másra születő szociális létesítmények ügyét különösen a kormányprogramm nyomán sikerült előrelenditeni. A párt lobogója vezette és vezeti győzelemre dolgozó népünket, a párt tüzte ki a vasutasok felemelését szolgáló nemes célokat is és lelkesit megvalósításukra. Ezért vesznek részt lendületesen a vasutas dolgozók a kongresszusi zászlóért indított verseny küzdelmeiben, ezért követik dolgozóink egyemberként a Magyar Dolgozók Pártjának zászlaját. (Kovács István rajzai)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI Sztálin út 83. sz. — Telefon: 228-895 428-317 428 332 üzemi telefon 16-76 39-49 Kiadóhivatal: VIII., Rákóczi út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 MÁJUS 8.



A MÁV Budapesti Magasépítő Üv dolgozói kitűnő munkával határidő előtt elkészítették Székesfehérvár állomás új, emeletes váltótornyát. Most már a MÁV Épületszerelő Üv dolgozóin a sor, hogy a belső berendezést megcsinálják és az épületet átadják rendeltetésének.
(Németh Gy. felvétele)

A „Szocialista Munka Hőse" kitüntetést kapta három vasutas dolgozó



Csermely János



Arató Ferenc



Dér Sándor
(Rév Miklós felvételei)

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa újabb húsz kiváló dolgozónak adományozta a *„Szocialista Munka Hőse"* kitüntetést. Népi államunk magas kitüntetésében ezzel az alkalommal három vasutas dolgozó is részesült: *Arató* Ferenc elvtárs, a pécsi fűtőház főmozdonyvezetője, *Dér* Sándor elvtárs, a hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség vezetője és *Csermely* János elvtárs, Budapest-Keleti pályaudvar állomásfőnökhelyettese.

A *„Szocialista Munka Hőse"* kitüntetést és a velejáró *„Népköztársasági Érdemrend"-et* csütörtökön délután *Dobi István*, a Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnöke adta át rövid beszéd kíséretében az elnöki tanács fogadótermében. Az átadási ünnepségen a kormány több tagja is megjelent.

Az ünnepség után *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint *Csanádi György* elvtárs, az államvasútak vezérigazgatója hosszasan elbeszélgetett a kitüntetett vasutas dolgozókkal, akik megfogadták, hogy példás, odaadó munkával fejezik ki hálájukat kormányunk és egész dolgozó népünk megkülönböztetett elismeréséért, megbecsüléséért.

A minisztertanács határozata a bérfegyelem megszilárdításáról

A minisztertanács határozatot hozott a *bérfegyelem megszilárdítására.*

A határozatot az tette szükségessé, hogy az utóbbi hónapokban nem egy helyen lazult a bérfegyelem: liberálisan kezelték a bérkérdéseket és ezzel lehetővé tették, hogy egyesek az államot és a becsületesen dolgozó munkásokat megkárosítva — olyan bért vegyenek fel, amelyért nem dolgoztak meg.

A határozat értelmében fegyelmi eljárás alá kell vonni a béralapot rendszeresen túllépő vállalatok, iparigazgatóságok vezetőit. A visszaélések megszüntetésére a bércsalások elkövetőit bíróság elé kell állítani. A határozat előírja, hogy a jövőben anyagilag is felelősség terheli azokat, akik meg nem dolgozott munkáért fizettetnek ki bért. Azoknál a vállalatoknál, ahol a béralapot túllépik, prémiumot kifizetni nem szabad.

A minisztertanács *felkérte a szakszervezeteket, hogy felvilágosító munkával segítsék elő a bérfegyelem megszilárdítását.*

A bérfegyelem megszilárdítása a vasúti üzemeknél is elsőrendű fontosságú, mert a határozatban említett esetekhez hasonlóak a vasútnál is fordultak elő. Ezért a szakszervezetnek, az üzemi bizottságoknak — *vasútnál is széleskörű felvilágosító munkával kell elősegíteniök a bérfegyelem megszilárdítását.*

Napi nyolc tehervonati mozdonyt állít ki Budapest-Keleti Fűtőház a kongresszusi versenyben

Budapest-Keleti Fűtőház lelkes dolgozói vállalták, hogy *tehervonatok továbbításával is részt vesznek a kongresszusi versenyben*, noha fűtőházuk személyvonati fűtőház. *Napi négy tehervonati mozdony kiállítását vállalták, ezzel szemben eddig napi nyolc mozdonyt állítottak ki. Hegyi* Lajos és *Hernel* István mozdonyvezető a 424—209 sorozatszámú mozdonnyal, *Farkas* Lajos és *Aranyosi* István mozdonyvezető a 424—109 számú géppel állandóan nehézsúlyú vonatot továbbít. Vonataik 34 százaléka 2000 tonnás vonat, ezeket felemelt sebességgel viszik. A két mozdonybrigád párosversenyben vetélkedik egymással még jobb eredmények eléréséért.

Újabb nyolc irányvágányt adtak át a forgalomnak Ferencvárosban

A budapest-ferencvárosi rendezőpályaudvar építése során ismét nyolc új irányvágányt készítettek el a MÁV Vasútépítő Vállalat dolgozói. A nyolc új irányvágányt — összesen mintegy 7.5 kilométer hosszúságban 75 munkanap helyett 38 nap alatt építették meg.

A nyolc új irányvágány, amelyet április 3-án adtak át a forgalomnak, nemcsak Budapest-Ferencváros vasutasainak nyújt segítséget, hanem a sztálinvárosi építők és a tatabányai bányászok munkáját is segíti azzal, hogy naponta 350—400 vagonnal több árut és nyersanyagot küldhetnek számukra a ferencvárosi vasutasok, mint eddig. *(MTI.)*

Újító- és sztahanovista kiállítás a MÁV Épületszerelő és Előgyártó Vállalatnál

A MÁV Épületszerelő és Előgyártó Üv dolgozói a vállalat csaknem másféléves fennállása óta igen jó eredményeket értek el az újítómozgalomban. Az újítók nagyrésze a sztahanovisták soraiból került ki. A vállalat sztahanovistái és újítói 15 hónap alatt 227 újítási javaslatot nyújtottak be. Ezekből 170-et fogadtak el és valósítottak meg. A 170 elfogadott és bevezetett újítás nyomán megtakarítandó összeg egy év alatt elérelhatólag 1.106.000 forint lesz. Az eddig elért megtakarítás 420.000 forint.

Az újítások anyagából most a MÁV vállalatai közül elsőként kiállítást rendez az *Épületszerelő és Előgyártó Üv.* A változatosan és érdekesen összeállított kiállítást április 30-án délután nyitotta meg ünnepélyes keretek között Csiszér Lajos elvtárs, a közlekedés- és postaügyi minisztérium I. Vasúti Főosztálya építésipari vállalati osztályának vezetője. A kiállításon fényképeken, rajzokon és modelleken mutatják be a különböző újításokat, illetve azok gyakorlati alkalmazását. Ott láthatók a teremben a legjobb sztahanovisták és újítók fényképei is, akiknek munkamódszereit a kiállítás anyaga szemléltetően ismerteti. A többi között fényképeken bemutatják, hogyan alkalmazzák a hazánkban is már jól bevált szovjet házeltolási módszert.

A kiállítás megnyitása alkalmából az év I. negyedében és a kongresszusi versenyben eddigi időszakában kiváló eredményt elért dolgozók között 11 sztahanovista oklevelet és 20.000 forint pénzjutalmat osztott szét a vállalat vezetősége. Az újító- és sztahanovista kiállítás megtekinthető hétköznapokon délután 4-től este 8 óráig, vasárnap reggel 8 órától délután 4 óráig Budapest, X., Apaffy-utca 3/d alatt.

DOLGOZÓINK TELJESÍTETTÉK MÁJUS ELSEJEI VÁLLALÁSAIKAT

és lendületesen folytatják a versenyt a KONGRESSZUSI ZÁSZLÓÉRT

Minden munkájukat határidő előtt fejezik be az Épületfenntartási Főnökség dolgozói

Az *Épületfenntartást Főnökség* dolgozói számos fontos építkezést végeznek. Munkájukat minden esetben úgy intézik, hogy az építkezést határidő előtt fejezhessék be. Ezzel időt, költséget takarítanak meg népgazdaságunknak, a vasutas dolgozók helyzetét pedig megkönnyítik az épületek határidő előtti átadásával. Azt a felajánlásukat, hogy Budapesten a Káplár-utca 11. szám alatti felújítási munkát május 10 helyett, április 30-ra befejezik, túlteljesítették, mert április 15-re elkészült a felújítás. Az Üri-utcai építkezést április 30 helyett, április 15-re vállalták, de már 12-re befejezték. Bodajk és Martonvásár állomás váltóállító épületeit ugyancsak határidő előtt építették fel.

A május 4-i termelési értekezleten a dolgozók elhatározták, hogy valamennyi munkájukat határidő előtt fejezik be és újabb felajánlásokat tettek. A monitorutcai munkát, amelynek határideje június 31, június 20-ra vállalták. Ugyancsak ebben az utcában egy másik munkát augusztus 5 helyett, július 25-re végeznek el.

Dolgozóink a kongresszus tiszteletére is tettek újabb felajánlást ezen a termelési értekezleten: elhatározták, hogy a Balassagyarmat állomáson létesítendő blokkmesteri épületet augusztus 15 helyett, augusztus 5-én fejezik be.

JONAP BÉLA,
gócponti tudósító

Nyíregyháza és Hatvan állomás élre tört a csomóponti párosversenyben

A pártkongresszus tiszteletére indított csomóponti párosversenyek mindenütt a munkateljesítmények javulását eredményezik.

Nyíregyháza és *Szeged* csomóponti párosversenyében a május elsejei versenyszakaszban *Nyíregyháza csomópont dolgozói értek el jobb eredményeket.* Nyíregyháza állomás dolgozói a menetrendszerinti vonatindítást a vállalt 102 százalék helyett 120.5 százalékra teljesítették. Ezzel a nyíregyháziak messze megelőzték Szeged állomást, pedig a szegediek is jó eredményt: 108 százalékot értek el ebben a versenypontban. A tehervonatok átlagos terhelését Nyíregyházán a vállalt 105 százalék helyett 120 százalékra, Szegeden pedig 122 százalékra teljesítették, ebben a versenypontban tehát Szeged vezet. A göztartási egységidő normát mindkét állomás vállalása szerint betartotta.

A nehézsúlyú mozgalomban és a kocsikihasználásnál *Nyíregyháza és Szeged is lemaradt.* A kongresszus napjáig számolják fel ezt a lemaradást.

Hatvan és *Rákos* csomópontok versenyében *Hatvan dolgozói járnak az élen.* A hatvani dolgozók között *Tompa József* kocsirendező és brigádja mutat szép példát a vállalások végrehajtásában. A kongresszusi versenyben a május 1 tiszteletére megtartott műszakban tervükel 122 százalékra teljesítették.

Az élüzem kitüntetés mellett az „500-as állomás" címet is elnyerte Komló

Céltudatos, kitartó munkát jutalmazott a közlekedési miniszter és a Vasutasok Szakszervezete azzal a szép élüzemzászlóval és többezer forinttal, amelyet a minap ünnepség keretében adtak át *Komló* állomás dolgozóinak. Az eseményt akkor értékelhetjük igazán, ha figyelembe vesszük, hogy ezt egyik legfiatalabb szocialista városunk vasútállomásának dolgozói kapták. Hát még ha hozzávesszük, hogy ugyanekkor *Komló „500-as állomás" is lett.*

Az élüzem címért folytatott küzdelemben az állomás 4.2 százalékkal túlteljesítette a 110 százalékos élüzemszintet. Különösen kitűnt *Magyar* József kocsimester és brigádja. Kocsimozgatási tervét 112, a menetrendszerinti vonatindítást 123 százalékra teljesítette a brigád és ezzel elnyerte az igazgatói célprémiumot is.

Az „500-as mozgalomban" *Bauer* János állomásirányító, *Kuti* Tivadar forgalmi szolgálattevő, *Bozóti* Éva forgalmi szolgálattevő és *Esküdt* Sándor kocsimester tűntek ki.

Várnai László
tudósító

Az újítások segítették a szegedi szerelésvezetőséget az élüzem címhez

A távközlő és biztosítóberendezési szolgálat üzemei közül — mint jelentettük — *a szegedi szerelésvezetőség* érdemelte ki az *élüzem-címet* és az ezzel járó pénzjutalmat. A rendkívüli hideg tél ellenére az üzem dolgozói 138 százalékra teljesítették első negyedévi beruházási tervüket, a gyártási tervnél pedig 128 százalékot értek el.

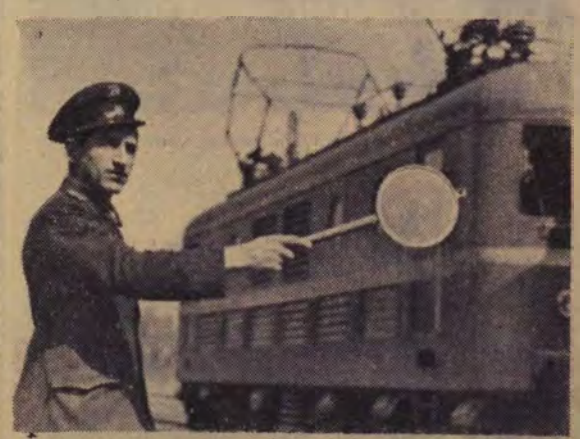
A kiemelkedő szép eredmény úgy született meg, hogy a fizikai, műszaki és adminisztratív dolgozók valósággal versengve harcoltak az önköltség csökkentéséért, a termelékenység növeléséért.

A legnagyobb segítség: a dolgozóknak az újító-mozgalomban való tömeges részvétele volt. De nemcsak mennyiségileg, minőségileg is virágzik az üzemben az újítómozgalom. A kiváló, többszörös újító *Polacsek* József ujítását *a kulcsrögzítős váltózárbiztosító berendezést* az üzem ma már sorozatban gyártja. *Az ötletes készülék mintadarabját legközelebb a berlini újítókiállításon is bemutatják, mint a magyar újítómozgalom egyik reprezentatív termékét.*

Az élüzem-cím kiharcolásában, a gyártmányok minőségének megjavításában, az önköltségcsökkentésben része van az üzem minden dolgozójának, de különösen *Farkas* István műhelyvezetőnek, aki az ujítómozgalom kiszélesítésében és az elvtársi segítségnyujtásban is az elsők közé tartozik.

Papp Ferenc
levelező

Jól harcol a menetrendszerinti közlekedésért



Fontos őrhelyen. Tata állomáson dolgozik Domokos István elvtárs, forgalmi szolgálattevő. Domokos elvtársat jó munkájáért — főként a szénvonatok menetrendszerinti indításában elért eredményeiért — az igazgatóság dicsérethen részesítette és példaként állította a hasonló munkakörben dolgozó vasutasok elé.
(Farkas Emil felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A pártszervezetek feladatai az 1954—55 évi politikai oktatás előkészítésében

AZ OKTATÁSI ÉV befejezéshez közeledik. A párttörténeti tanfolyamokon és a politikai gazdaságtan I. évfolyamán már megkezdődtek az ismétlések, illetve az összefoglalók. A többi tanfolyomokon pedig az előírt tananyag utolsó részeit tanulmányozzák. Vasutas pártszervezeteink most számbaveszik az oktatási év tapasztalatait és azokból kiindulva megszabják az új tanév feladatait.

Az oktatásban résztvevőknek növekedett öntudata, fokozódott aktivitása. Élére állottak a MDP IIf. kongresszusa tiszteletére indított szocialista munkaversenynek, hozzájárultak a vasút szállítási feladatainak pontos, fegyelmezett teljesítéséhez. Ezek az eredmények a pártszervezetek és politikai osztályok propaganda munkájának javulását is mutatják.

A propaganda munkában azonban komoly fogyatékosságok is vannak. Az oktatás színvonala sok esetben elmaradt a követelményektől. Gyakori volt a kérdések elvont tárgyalása, a mechanizmus, az iskolás módszerek, a betűrágás. A hibákhoz nagyban hozzájárult az idei tanév bürokratikus szervezése. Elhanyagolták az egyéni foglalkozást a propagandisták a hallgatókkal.

A propagandisták tekintélyes része becsületesen, egyrészük a pártszervezetek segítségével készült a foglalkozásokra, azonban a tanfolyamok egyrészének nem volt kielégítő az elméleti színvonala. Ennek oka: hogy a propagandisták hiányosan készültek fel és a munkájukhoz nem kapták meg a kellő segítséget. Pártszervezeteink egyrésze nem ismerte fel a politikai oktatás mozgósító erejét, nem segítette a propagandistákat, nem törekedett eléggé a hallgatók tanulási fegyelmének megszilárdítására. Ezért a pártoktatás színvonala sem volt kielégítő. Nem mozgósított eléggé a pártszervezetek előtti feladatok megoldására. A propagandamunka színvonalának emelésében pártszervezeteinknek jobban kell érezniök a felelősséget. Alaposabb segítséget kell adniok a propagandistáknak elvi, módszerbeli és szervezeti téren.

Jelenleg a vasutas pártszervezeteknek a propagandamunkában kettős, bár egymással szorosan összefüggő feladatot kell megoldaniok: az idei tanév sikeres befejezését és ezzel egyidőben — az eddigi gyakorlattól eltérően — a jövő évi oktatás jó előkészítését. A pártszervezetek ezekben a hetekben alapozzák meg az új oktatási év sikerét. Ezért fokozott gondot kell fordítaniok az idei oktatás segítésére, ezzel egyidőben kell összeállitaniok a jövő évi oktatásban résztvevők névsorát, kiválogatni és jóváhagyás végett a politikai osztályok elé terjeszteni a propagandistákat.

Az idei oktatásban elkövetett hibák kijavítása, valamint a még hátralévő anyagok tanulmányozása azokon az oktatási formákon, amelyeken ismétlés nem lesz, nagyban megkönnyíti az új tanév előkészítését. Az a pártszervezet jár el helyesen, amely összegyűjti a helyileg elsikkadt, vagy nem kellően tisztázott elvi problémákat és azok legfontosabbjait tárgyaltatja meg az ismétléseken.

Tartsanak pártszervezeteink időnként elméleti vitákat és konzultációkat a propagandistákkal. Beszéljék meg, milyen kérdéseket fognak megvitatni az ismétléseken. Általános tapasztalat volt például a párttörténeti oktatásban, hogy a hallgatók nem eléggé értették meg a marxizmus-leninizmus álláspontját a háború, béke és forradalom kérdéseiben. Nem magyarázták meg alaposan a propagandisták azokat a kérdéseket, amelyeket az élet vetett fel, amelyek a szocializmus építésével kapcsolatosak. Ilyenek voltak többi között a kapitalizmusból a szocializmusba való átmenet elvi kérdései, ezen belül a középparasztsághoz való viszony kérdése és a kisárutermelés szerepe az átmenet idején. Sokan nem látták világosan az egyes elméleti tételek gyakorlati összefüggéseit, s ebből kifolyólag, nem vontak le helyes politikai következtetéseket, tanulságokat a mai politikai helyzetre.

AZ ÚJ TANÉV előkészítése a propagandisták és hallgatók kiválasztása nagy körültekintést, komoly felelősségtudatot kíván pártszervezeteinktől. Lehetővé kell tenni, hogy a jövő évi oktatásban való részvétel teljes önkéntességen alapuljon. Ezért minden számításba jövő propagandista illetve hallgató elvtárssal személyesen kell beszélgetni. Elbírálásuknál vegyék figyelembe képzettségüket, munkájukat egyéni kívánságaikat és problémáikat.

Az önkéntesség itt azt jelenti, hogy minden elvtárs a neki legjobban megfelelő oktatási formában tanul, illetve oktat. Csak az az elvtárs vesz részt szívesen a pártoktatásban, aki ismeri az oktatás célját és hatását a termelésre saját szakvonali munkájára. Ezért a pártszervezeteknek nem szabad sajnálniok az időt és fáradságot, hogy egyéni beszélgetéseken meggyőzzék az illető elvtársat a tanulás fontosságáról. Az új tanév szervezésénél semmiféle kényszert, bürokratizmust nem szabad megtürni. Formailag alapszervezetnek sem lehet azonban közömbös, hogy a jó munka érdekében hány párttag, illetve DISZ-fiatal vesz részt szervezett oktatásban.

Rendkívül fontos, hogy az új oktatásba — a különböző oktatási formákra — annyi hallgatót osszanak be, amennyinek tanításához jólképzett, a párt gyakorlati munkájában járatos és az oktatómunkát szerető propagandistát tudnak biztosítani. El kell érni azt, hogy a jövő évi oktatás kereteit alapvetően a rendelkezésükre álló, rátermett propagandista káderállomány szabja meg.

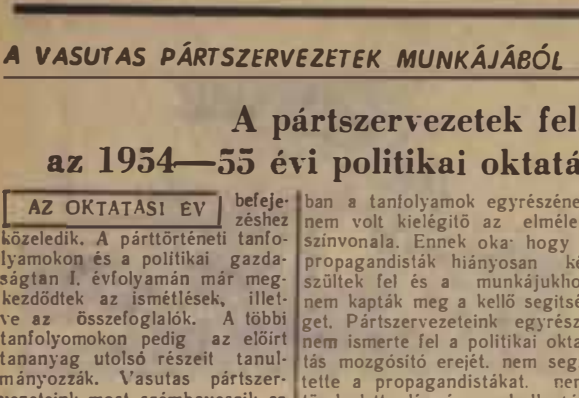
Másik nagyon fontos követelmény, s egyben a jövő évi oktatás színvonala emelkedésének egyik feltétele, hogy a kommunista aktívák: párt- és tömegszervezeti funkcionáriusok, elsősorban a pártvezetőségek tagjai, népnevelők és bizalmiak példamutatóan vegyenek részt az oktatásban.

A pártszervezetek és pártbizottságok harci feladata tehát hogy az idei tanév sikeres befejezésével egyidőben — teljes felkészültséggel fogadják az új oktatási évet. Világosan kell látni, hogy kádereink további eszmei fejlődése nagymértékben hozzájárul a kommunista öntudat megerősödéséhez az állami és a munkafegyelem színvonalának emeléséhez és mindazoknak a gazdasági feladatoknak sikeres megoldásához, melyeket a párt és a kormány 1953 júniusi és októberi határozatai a vasutasok elé állítottak.

BANGÓ LÁSZLÓ,
a Vasútpolitikai Főosztály munkatársa

A tizedik szabad május elseje

A magyar nép hatalmas seregszemléje volt a tizedik szabad május elseje, a béke és a jólét programmjának zászlaja alatt. Roppant erőt jelképezett Budapest dolgozóinak ünnepélyes felvonulása, ezt az erőt sugározták az ország nagyobb helyein, városaiban tartott felvonulások is. A nagyobb, a virágzó jólét felé haladó hazánk jelképeit vitték a májusi felvonulók seregében és érezni lehetett, hogy az egész dolgozó nép vonul a menetben, amely nagyszerű munkával hazánk gazdagságát teremtette meg, de holnap és holnapután még bőségesebben és gazdagabban fejleszti országunk erejét, népünk gyarapodását. A vasutas dolgozók ezrei vonultak fel szerte a hazában. Lelkesen tettek hitet arról, hogy a békéért, a dolgozó nép jólétéért teljesítik szállítási feladataikat. Arról tettek hitet, hogy jobb és fegyelmezettebb munkával, a minőség megjavításával, az önköltség csökkentésével fokozzák eredményeiket, növelik jóhírüket. Arról tanuskodott fegyelmezett felvonulásuk, hogy a magyar vasutasok egységesen követik kormányukat, szeretett pártjukat újabb győzelmek útján.



Dolgozóink a menetben. Képünkön a női díszszázadot látjuk.

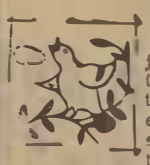


A Lokomotiv sportoló női is vidáman vonulnak.



A Vasutasok Szakszervezetének központi ének- és tánccsoportja nagy sikerrel szerepelt a felvonulást követő kultúrműsorok során a Városligetben. (Kovács G. felvételei)

A VASÚT kertészetében



Ötholdas virágoskertben járunk, nagy üvegházak tetején csillog az eső utáni napsugár, a kerítésen tul hosszú tehervonat igyekszik Kőbánya felé.

A MÁV KŐBÁNYAI KERTÉSZETÉBE

is teljes erejével beköszöntött a tavasz. Mit jelent ez? Azt, hogy az eddig melegházban óvott virágok, dísznövények elindulnak „külső szolgálati helyükre", az állomásokra. Az úttörővasút vonalától kezdve valamennyi budapesti és környéki állomás innen kapja virágdíszét, nem kevesebb, mint 300.000 virágot és dísznövényt.

— De ez csak egy része a munkánknak — mondja *Pataki István* főkertész. — A mi kertészetünk látja el virággal a budapesti vasutas napközi-otthonokat és óvodákat, mi tesszük barátságosabbá a vasúti hivatalszobákat. Mind ehhez évente 30.000 cserép virág szükséges. Végül, a vasutas dolgozók nálunk vásárolhatnak kedvezményes áron palántákat saját konyhakertjeik részére. Célunk az, hogy a vasutas dolgozók számára

SZEBBÉ ÉS BARÁTSÁGOSABBÁ TEGYÜK A MUNKAHELYEKET

az utazóközönségnek pedig a várakozás ideje alatt is kedvesebb, üdítőbb környezetet nyujtsunk. Ezért az idén igyekszünk az állomások környékének, előkertjeinek eddig parlagon lévő területeit is beültetni. A szentendrei és a táckevei HÉV vonalakon már öt nagyobb kertrészt parkosítottunk.



Friss, földszagú virágágyások között járunk beszélgetés közben, azután lemegyünk a déli szakinövények fülledt, paras otthonába, ahol bordó-bársony és égő tizianvörös színekben pompázik a glokszinia, még leveléből is üde citromszagot lehel a citromfa és komoly legyezőikkel őrt állnak a pálmák. A kertészet dolgozói újfajta növényekkel, virágokkal is kísérleteznek, például itt sikerült kitenyészteni a dupla, illatos cikláment, valamint egy új muskátlifajtát. Azonban nem ezekért az eredményekért nyerték el nyolcan a sztahanovista címet. Tudniillik a kertészet dolgozói teljesen azonos elbírálás szerint vesznek részt a munkaversenyben, mint a pályafenntartási dolgozók. Ez több szempontból sérelmes, mert a munka természete itt egészen más.

És ha már a virágok birodalmában

A „TÜSKÉKRŐL" IS SZÓ ESIK,

vegyük sorra azokat, amelyek a legfájóbban szúrnak. A kertészet *anyaghiánnyal* küzd. Az üvegházak nyári árnyékolásához évente 15—20 köbméter deszka szükséges — az idén mindössze öt köbmétert kaptak. Három hónapja nem kapott *melegházi üveget* a kertészet. A földmüvelésügyi minisztérium rendelete szerint a vegyi, maró permetezőanyagokkal dolgozó kertészek számára *védőruha jár.* — a kertészet dolgozói közül éppen a szakmunkásoknak még munkaruhájuk sincs, mert amikor a pályafenntartási dolgozók számára megszavazták a kék munkaruhát, a szakszervezet megfeledkezett a vasúti kertészek viszonylag kislétszámú dolgozóiról. A dolgozók 70 százaléka nő, akiknek zöme vidékről jár be, azonban *lakóhelyiségük nincs* és az öltözőjük kicsiny, kényelmetlen, étkezőhelyiség pedig egyáltalán nincs a kertészetben.

Látszólag nem nagy *„tüskék" ezek* — de mivel nem nagyok, annál könnyebb lenne *„kihúzni"* őket.

Adjunk egész éven át segítséget a mezőgazdaságnak

Több alkalommal beszámoltunk már arról, hogy a vasúti üzemek milyen eredményesen segítik a mezőgazdaságot. Számos gépállomás, állami gazdaság és termelőszövetkezet a vasút műszaki dolgozóinak köszönheti, hogy gépei a tavaszi munkák kezdetére üzemképes állapotba kerültek. A gépállomási, termelőszövetkezeti dolgozók megtanulták a patronáló vasutas műszaki-brigádoktól a gépek helyes gondozását, javítását és nem egy olyan tsz van, amelynek vasutasok segítettek a mezőgazdasági létesítmények felépítésében, az ivóvíz, öntözővíz bevezetésében és sok fontos berendezés elkészítésében.

Örvendetes, hogy a vasutasok patronáló mozgalma nem maradt kampányszerű, nem szorítkozott csupán a tavaszi munkák idejére, hanem *egész évre kiterjed.*

Erről tanúskodik, hogy a *békéscsabai pályafenntartási dolgozók* szocialista szerződést kötöttek a *turkevei „Táncsics" termelőszövetkezettel.* A pályafenntartási főnökség pénzügyi dolgozói vállalták, hogy a terményelszámolás és a zárszámadás elkészítésének elősegítése érdekében júliusban öt, augusztusban öt, szeptember, október és novemberben tíz-tíz munkanapon át segítenek termelőszövetkezetnek. A műszaki dolgozók augusztus 31-ig felmérik és feltérképezik a tsz földterületét, hogy ezzel elősegítsék a termőterület jobb kihasználását. A tökéletes együttműködés érdekében a pályafenntartás dolgozói résztvesznek a szövetkezet közgyűlésén. A főnökség kultúrcsoportja háromizben előadást tart a szövetkezet tagjainak.

A békéscsabai pályafenntartási dolgozók példáját követve a többi vasúti üzem is: *egész éven át segítsük a mezőgazdaságot!*

Hogy a mezőgazdaság dolgozói milyen hálásak a vasutasok segítségéért, tanúsítja az a levél, amelyet *Frühwirth* József elvtárs a gödöllői gépállomás párttitkára intézett szerkesztőségünkhöz: a gödöllőiek éves szerződést kötöttek a *cinkotai BEV* műhellyel. Frühwirth elvtárs hálával emlékezik meg arról, hogy a műhely dolgozói, *Horváth* Dénes, *Szabó* Géza, *Matusz* Dezső, *Körmendi* Tibor, *Dvozsánszki* Zsigmond, *Gyürkés* Pál, *Palovics* Antal, *Bibók* János, *Hlavács* Károly és *Meggyesi* Sándor elvtársak milyen fáradhatatlan munkával tették használhatóvá a gépállamás gépeit.

Fontos kezdeményezés a vasútcn a termelőszövetkezetek támogatására

A Vasúti Főosztályon nemrég tartott értekezleten a különböző vasúti szakszolgálati ágak vezetői elhatározták, hogy — a gépállomások segítéséhez hasonlóan — a jövőben patronálni fogják a termelőszövetkezetek dolgozó parasztjait is. Elsősorban a mezőgazdasági gépek és kézi szerszámok kijavításához adnak segítséget, hogy fennakadás nélkül elvégezhessék a nyári és őszi mezőgazdasági munkáka Bognár, asztalos és szijgyártó szakemberek utaznak majd a termelőszövetkezetekbe. A vasutasok megszervezik a termelőszövetkezetek belső szállítását és biztosítják a szállításokhoz szükséges eszközöket is.

A közeljövőben éves szerződés keretében határozzák meg, hogy milyen munkaterületeken nyujtanak segítséget a vasutasok a termelőszövetkezetek számára.

Az ország legjobb fűtője a Landler-művek dolgozója

A kohó- és gépipari minisztérium most értékelte *„az ország legjobb kazánfűtője"* címért folyó versenyt. A kézitüzelésű kazánoknál februárban *Gliszta* János, a Landler Jenő Járműjavító ÜV IX. osztályának dolgozója lett az első.

Gliszta elvtárs tápvizmelegítő és légelőmelegítő nélküli kazánnál 3000 kal. kg. fűtőértékü szénnel 63 százalék hatásfokkal üzemeltetett 6.1 százalék salakéghető mellett. Az előző három havi legjobb eredmény átlagához képest 0.5 százalék hatásfok javulást ért el.

Gliszta elvtárs kitünő eredménye hatásosan segíti a széntakarékossági mozgalmat.

Scheffer Lajos levelező

A vasgyüjtési hónap híreiből

Most, hogy a fémgyüjtőhónapot *május 10-ig meghosszabbították,* a vasút területén újult erővel folytatják a gyüjtést.

Máris szép eredményeket mutat fel a *MÁV Hídépítő ÜV.*, amely eddig hat gyüjtőnapot tartott a vállalat telepein. A gyüjtésben a dolgozók valamennyi tömegszervezete résztvett. Az eddigi eredmény: *40 tonna vas* A legjobb eredményt a *Szabadságharcos Szövetség* gyüjtői érték el. Közöttük *Borbély* István, egymaga nyolc mázsa vashulladékot szedett össze két gyüjtési napon.

A *Szegedi Felépitményi Vasanyagjavító ÜV* dolgozói húsz tonna vas összegyüjtését vállalták ezzel szemben *22 tonnát* gyüjtöttek össze. Ujabb vállalásuk: május 10-ig növelik az összegyüjtött vashulladék mennyiségét.

A középállomások között ezen a héten *Gödöllő* járt elöl jó példával. Előirányzata *200* kilogramm vashulladék volt, eddigi gyüjtése: *1012* kiló. A jó eredmény elérésében *Gyenes* János kocsirendezőnek, *Péter* László állomásfelvigyázónak és *Marinka* András gépkisérönek van főrésze.

MEGLOPTÁK a dolgozó népet

Lipők Károly, *Simon* Gyula, *Czető* János, *Battyáni* Géza és húsz társuk — valamennyien Záhony állomás dolgozói — egymással szövetkezve, folyamatosan fosztogatták a záhonyi állomáson átmenő vagonokat. A sorozatosan elkövetett bűncselekmények útján szerzett áruk egy részét orgazdák útján értékesítették. A vagonfosztogatókat, akik tolvajlásaikkal több mint százezer forint kárt okoztak államunknak, lelepleztek. A Szabolcs—Szatmár megyei ügyészség a fosztogatók ellen vádiratot nyujtott be a megyei bírósághoz. (MTI).

A 100.000 forintos főnyereményt Győrfi Sándor, a Landler-művek dolgozója nyerte



Győrfi elvtárs átveszi a főnyereményt

(Kovács Géza felvétele)

A boldog nyertest keressük a *Landler Műveknél.* Nevét mindenki olvasta a Második Békekölcsön sorsolása után:

„A Második Békekölcsön negyedik sorsolásán két nyertesnek jutott a százezer forintos főnyeremény. Győrfi Sándor, a Landler Jenő Járműjavító segédmunkása, az 5916 sorozatszámú 125 A sorszámú kötvény tulajdonosa az egyik nyertes."

Győrfi elvtárs nevével mindjárt itt a beiratnál ismét találkozunk. Nagy kék-piros betűk hirdetik: *„Győrfi Sándor elvtárs, a VII. osztályú dolgozója, hétgyermekes családapa 50.000 forintot nyert!"*

Azután *Németh* elvtárs, *Győrfi* elvtárs művezetője beszél a boldog nyertesről:

— *Jobb helyre nem is kerülhetett volna a főnyeremény* — mondja. — *Győrfi elvtárs nagycsaládos, jól dolgozik; hat éve van nálunk. öt év óta műhelybizottsági elnök.*

Eddigi információinkat csak egy ponton kell módosítanunk, amikor *Győrfi* elvtárssal beszélgetünk. Kijelenti ugyanis, hogy minden valószínűség szerint *már egy nyolcadik taggal is bővült a család,* most várja az értesítést arról, vajon az újszülöttel a lányok száma növekedett-e hatra, vagy pedig a fiúké haromra?

De akár így lesz, akár úgy, az új kis jövevényt gondtalan öröm fogadja és vadonatúj, egészséges családi ház *Hajdúszoboszlón,* 400 négyszögöles gyümölcsösben. Mert *Győrfi* elvtárs a Hajdúságból került Pestre, családja most is ott él azon a telken, amelyet a felszabadulás után kapott juttatásként. A maguk kezével építették a telken egy kis házikót annakidején, de bizony a házat alaposan „kinőtte" már a család. Egetően nehéz kérdést oldott meg tehát a főnyeremény és bőséges gyümölcsét hozta Győrfi elvtárs 400 forintos jegyzésének.

Ahogyan beszélgetünk, bennünk is egyre inkább kialakul *Németh* művezető elvtárs véleménye: *„Jobb helyre nem is kerülhetett volna."* Győrfi elvtárs 47 évéből harminchetet csupa nélkülözéssel, nyomorúsággal írt tele az élet. Édesapja az első világháborúban esett el, négy gyermeket hagyott maga után. Nyolcéves kora óta dolgozik *Győrfi elvtárs.* Volt libapásztor, kondás, kocsis, napszámos. Most már hat éve a Landler Műveknél van és néhány hónapja mellette dolgozik legidősebb fia is. Szorgalmasak, igyekvőek mindketten. Abban, hogy szállítóbrigádjuk a kongresszusi versenyben 143—147 százalékos eredményt ért el, nem kis részük van nekik is. És még egy adat: 151 mázsa vasat és 271 kiló fémet gyűjtött eddig brigádjuk.

— *A viszontlátásra Szoboszlón, a házavatáson* — búcsúzik tőlünk *Győrfi* elvtárs és szemében egyszerre nyolc gyermek vidám öröme csillog.

Beszélgetés Csermely János elvtárssal, a szocialista munka vasutas hősével

Hivatali szobájában. Budapest-Keleti pályaudvar állomásfőnökhelyettesi irodájában beszélgettünk *Csermely János* elvtárssal. Asztalán ott fekszik díszes tokban, bordó bársonyon a *„Szocialista Munka Hőse"* kitüntetés aranycsillaga és a *„Népköztársasági Érdemrend"*. Mellén az *„Érdemes Vasutas"* jelvény, amellyel 1952-ben, a vasutasnapon tüntették ki.

— Államunk, dolgozó népünk legmagasabb kitüntetése jó munkára kötelez — mondja *Csermely* elvtárs. — *Dobi István* elvtárs a kitüntetések átnyujtásakor arra hívta fel a figyelmünket, hogy munkamódszereink átadásával növeljük a munka hőseinek táborát, minél többen legyenek azok a dolgozók, akik kiemelkedő teljesítményeikkel méltóvá válnak kormányunk és népünk kitüntető elismerésére.

— Ezeknél a szavaknál különösen, de a felemelő ünnepség egész tartama alatt ott éreztem magam mellett dolgozótársaimat, a pályaudvar dolgozóit, éppen úgy, ahogyan munka közben együtt vagyok velük. A kitüntetésnek részesei ők is, az ő segítségük nélkül nem tudtam volna elérni azokat az eredményeket, amelyekért államunk méltónak talált az elismerésre.

Meghatott szeretettel beszél *Csermely* elvtárs vasutastársairól, az egyszerű vasutas dolgozókról. Közvetlen közelről ismeri őket, életüket, gondjaikat, hiszen ő maga is végigjárta a vasutasélet csaknem valamennyi nehéz állomását 1935-ben, 21 éves korában került a vasúthoz, azóta volt órabéres munkás, kocsifelíró, sarus, átmenesztő, vonatfékező, jegyvizsgáló, forgalmi szolgálattevő, térfőnök. A felszabadulás után került Szolnok állomásról Budapest-Keleti palyaudvarra, ahol egyideig KTG-tiszt, majd térfőnök, később állomásfőnökhelyettes lett.

— Igy, visszatekintve, szinte sűrítetten látom — mondja *Csermely* elvtárs — hogy milyen nehéz problémákkal kellett megküzdenie a vasútnak a felszabadulás óta. A felszabadulás utáni idő rendkívül nehéz kocsihelyzet elé állította pályaudvarunkat, a legnagyobb feladat elé. Éles kocsifordulókat vezettünk be akkor, új vágányt építettünk a kocsik gyorsabb mozgatása érdekében, állandóan szemmel tartottuk a vágányhelyzetet. Az en indítványomra vezettük be *a vágányhelyzet grafikonszerű ábrázolását.* Azt, hogy ebben a nehéz helyzetben is aránylag kevés teherkocsit kellett pályaudvarunkon személyforgalomba állítani, elsősorban az odaadóan dolgozó, tapasztalt tolatásvezetoknek köszönhettük. Kezdettől fogva megértettük mindannyian, hogy *mindenekelőtt a munkasvonatokra kell nagy figyelemmel lenni.* De annak ellenére, hogy állomásunk személypályaudvar, igyekeztünk segítséget nyujtani a *teherforgalomnak* is. Bevezettük és még ma is alkalmazzuk azt a módszert, hogy



Csermely elvtárs munka közben

(Kovács Géza felvétele)

amikor Kőbánya és Budapest-Ferencváros között az eros forgalom miatt zökkenők vannak, *a személyszállító vonatok szüneteiben tehervonatokat fogadunk.* Ezzel a *„segélyütiránynyal"* — ahogy elneveztük — sok gépácsorgást sikerült elkerülni.

— Bevezettük azt is, hogy a nagy tengelyszámu vonatokra *előre elkészitett tartalékot járatunk,* ezzel meggyorsítjuk az elegymozgást és sok esetben elkerüljük a jelzőnél való feltartóztatást. Javaslatomra a csarnokban új őrhelyet állítottunk fel, ezzel sikerült lényegesen meggyorsítani a csarnokból való *kitolatásokat.* Pályaudvarunk igyekszik segíteni az *„ötszázas mozgalmat"* is ugy, hogy Budapest-Józsefvárosból *a munkásvonatok között behozzuk az ötszázas gépeket és soron kívül a fűtőházba küldjük.* A fővárosi dolgozók jobb, gyorsabb élelmiszerellátásért a tej- és élelmiszerszállító vonatokat sokszor saját tartalékunkkal visszük at Budapest-Józsefvárosba.

— Legfőbb törekvésem, pályaudvarunk valamennyi dolgozójával együtt az, hogy minden vonatkozásban segítsük a vasút nagy egészének a munkáját és ezzel hazánkat, dolgozó népünk építő munkáját — mondja befejezésként *Csermely* elvtárs. De mi még tegyük hozzá — a pályaudvar dolgozóinak szavai alapján — hogy *Csermely* elvtárs, *mint szolgálati vezető elsőrendű kötelességének tartja a dolgozókkal való foglalkozast.* Az ő gondoskodásának köszönheto, hogy megépitették a csömöri őrhelyet, ahol azelőtt a váltókezelőknek télen-nyáron a szabad ég alatt kellett tartózkodniok. Sok időt tölt a dolgozók között, elbeszélget problémáikról, gondjaikról, nem egy dolgozónak segített például lakásügye elintézésében és nem kis részben az ő tapasztalatátadásának köszönheto, hogy *a kongresszusi versenyben a pályaudvar 21 dolgozója elérte a sztahanovista szintet.* És az ő érdeme is, hogy Budapest-Keleti pályaudvar 106 százalékos átlagos tervteljesítésével jó úton halad az élüzem-szint felé.

DOLGOZÓINK állást foglalnak

Hozzászólás a vasutasfegyelem kérdéséhez

A „Szocialista Vasútért" április 17-i számában „Az egymás iránti megbecsülésről" címen Gergely állomásfőnök elvtárs hozzászólását olvastam a vasutasfegyelem kérdéséről. Gergely elvtárs példaként említi a hadsereg fegyelmezettségét, a katonák fegyelmezett tisztelgését feljebbvalóiknak. Valóban így van. Magam is jó ideig voltam katona és tapasztaltam ezt. Azonban a hadseregben a fegyelem állandó oktatás tárgya és minálunk bizony gyakran nem fordítanak erre kellő figyelmet a vezetők. De a tisztelgésnek van még egy oldala, amelyről nem beszélt Gergely elvtárs. A hadseregben a feljebbvaló szívesen viszonozza a kisebb rendfokozatu tisztelgését. Nálunk ez sok esetben nincs így. Velem is előfordult már, hogy tisztelegtem egy intéző elvtársnak és az nem tisztelgett vissza, vagy egy másik esetben tisztelgésemet cigarettával a szájában fogadta.

Látszatra ezek kis dolgok, de az ilyen minden esetben kihat a fegyelemre. Ha tisztelgésről beszélünk, akkor ne csak azt vitassuk, hogy az alacsonyabb beosztású teljesítsen kötelező tiszteletadást feljebbvalóinak, hanem azt is, hogy a feljebbvalónak legyen kötelessége fogadni a tiszteletadást.

Véleményem szerint nagymértékben segítené a vasutasfegyelem kialakítását, ha a forda-szolgálatot teljesítő állomáshelyeken katonai fegyelemmel történne a szolgálat átadása-átvétele és ennek végrehajtása oktatás tárgyat képezne.

A Gergely elvtárs által említett ellenőrző csoportok pedig ne úgy vessék fel a kérdést, hogy aki elhanyagolja a tiszteletadást, attól bizonyos időre meg kell vonni az egyenruhaviselés jogát, mert ez szerintem nem vezethet eredményhez és nem is egyezik a szocialista nevelés elvével. Ehelyett nevelomunkával győzzék meg az elvtársakat a fegyelem és a tiszteletadás fontosságáról.

BUDAVÁRI LÁSZLÓ,
Békásmegyer állomás dolgozója

„Vasutaskofák" a piacon

Talán furcsának találják az elvtársak, hogy én, akinek semmi közöm nincs a vasúthoz, neki állnam levelet irni, hozzászólni *Gergely* elvtárs cikkéhez. De úgy érzem ez

a kérdés nemcsak a vasutasok ügye.

Valóban úgy van, hogy nekünk „civileknek" is feltűnik, ha vasutasok tisztelgés nélkül mennek el egymás mellett, hisz megszokhattuk, akin egyenruha van, az tiszteleg társának, fegyelmezetten viselkedik.

De talán még sokkal szembetűnőbb a *„vasutas-kofa"*. Bocsássanak meg a kifejezésért, igyekszem megmagyarázni. Naponta a Teleki-téren szoktam bevásárolni és itt bizony gyakori jelenség, hogy *tojástól, a zsirig mindenféle élelmiszert vasutasok is árulnak.* Ne értsenek félre, nem az árusítás ellen van kifogásom, hanem az ellen, hogy

ezt vasutas-egyenruhában folytatják.

Én még sohasem láttam katonát, rendőrt vagy más egyenruhást — a vasutason kívül — állni a kosár mögött, kínálgatni az eladó portékát. Ezért tűnik ez fel nekem. Véleményem szerint az ilyen látvány rontja a vasutasok tekintélyét, csökkenti azt a megbecsülést, melyet mi, — ismerve a tél folyamán végzett hősies munkájukat, — a vasutasok iránt érzünk.

Müller Nándorné,
Budapest, VIII., Lujza u. 22.

A miskolci vasutas képzőművészek tárlatán

A miskolci vasutas képzőművész kör a pártkongresszus tiszteletére kiállítást rendezett a központi kultúrotthonban. A kiállítást *Csabai Kálmán* Munkácsy-díjas festőművész nyitotta meg a Magyar Képző- és Iparművészek Szövetségének északmagyarországi csoportja nevében.

A tárlat arról tett tanuságot, hogy a miskolci képzőművészeti kör növendékei sokat fejlődtek. Jelentős fejlodést mutat *Benkéné Varró Margit* tanulmánya és *Dobó* Sándor csendélete. *Fiozere* László *„Az első ujitás vitája"* című munkája már az önálló alkotó művész bátor hangján szól, témajával és előadásával kilépett a képzőművészkör kereteiből és a hivatásos művészet igényével lep fel. *„Anyám"* című arcképe az emberábrázolás mély realitásával emelkedik ki.

Biztató fejlődést mutat *Hollóssy* Endre, *Nagy* Lajos, *Onódi* Nándor, *Palla* Gyula, *Tamas* Árpád festeszete és grafikája is.

A TAKARÉKOSSÁG JEGYÉBEN végzi munkáját a Budapesti MÁV Magasépítő ÜV. A fővárosban a rókautcai építésvezetőségnél 162.92 órát és 12.242 forintot, a székesfehérvári főépítésvezetőségnél pedig 85.24 órát és 8523 forintot takarítottak meg a dolgozók. A szombathelyi építésvezetőség dolgozóinak első negyedévi megtakarítása 4411 óra és 70.395 forint.

Vasutas fiatalok jó munkája a kongresszusi versenyben



VARGA JÓZSEFNÉ,

a szombathelyi fűtőház fiókműhelyének adminisztrációs művezetője, amellett, hogy saját munkáját példaszerűen végzi, jelentős segítséget nyújt a fűtőház fizikai dolgozóinak is tervük teljesítéséhez.



POZSONYI PÁL

Celldömölk állomás forgalmi szolgálattevője, a szombathelyi igazgatóság egyik legjobb forgalmistája. Túlsúly-továbbítási tervét 368 százalékra, a tehervonatok menetrendszerinti indítását 144 százalékra teljesítette.



LAKI IDA,

Celldömölk állomás fiatal jegyvizsgálónője a mult hónapban elérte a sztahanovista szintet. Most vonatvezetői tanfolyamon vesz részt, itt is a legjobbak közé tartozik.



SZEKER TIBOR,

Szombathely állomás egyik legjobb raktári munkása, a DISZ vezetőségének tagja. Szekér elvtárs kongresszusi felajánlásában eddig 117 százalékot ért el. Jó munkájával teljesen kiküszöbölte az árusérüléseket.



TÓTH SÁNDORNÉ,

Komárom állomás vonatfékezője munkában és tanulásban egyaránt jó eredményeket ér el. „Öröm vele dolgozni" — mondják róla munkatársai és ugyanilyen jó véleménnyel vannak róla a jegyvizsgáló tanfolyam oktatói is.



FARKAS LÁSZLÓ,

ifjúmunkás kocsirendező lelkiismeretes, gyors és pontos munkájával nagyban járult hozzá, hogy Győr állomás figyelemreméltó teljesítményeket ér el a kongresszusi verseny során.

(Pavich Béla rajzai)

Egy pályafenntartási laktanya ÉLETE – ESTE



(Kovács G. felv.)

Délután, úgy öt óra tájban kezd megélénkülni a józsefvárosi pályafenntartási főnökség IX szakaszának laktanyája. Elsőnek többnyire *Juhász* bácsi érkezik a szállásra, mert — ahogy ő szokta mondani — „szeret idejekorán *hazaérkezni*". Ebben a kijelentésben benne van az is, hogy *Juhász István* és — mint meggyőződtünk róla — a szálláshely többi 53 lakója is otthonának érzi a valóban barátságos, tiszta laktanyát.

Juhász bácsi bekapcsolja a rádiót — a később jövőket már vidám muzsika fogadja — aztán bevonul a fürdőszobába. A meleg zuhany kicsit álmosító, mégis frissítő sugarai alatt *Juhász* bácsi sokszor elgondolkozik azon a 33 éven, amit a vasútnál töltött el, mint pályamunkás. És ilyenkor rendszerint így végzi gondolatait:

— Mi volt a multban? Semmi. Még szálláshely sem. Mi nincs most? Ruhaszekrény. Ez pedig bizony nagyon elkelne a ruhákkal teleaggatott fogasok helyett. De azt mondják, megkapjuk még ebben az esztendőben.

Mire így végere ér rövid eszmefuttatásának, el is készül a fürdéssel — következhet a „főzőcske". A konyhában, a nagy tűzhelyen már több lábosban sistereg a zsír, pirul a hagyma.

Vacsora után még barátságosabbá válik a hangulat. Az asztalok körül ujságok, könyvek lapjai zizegnek, a rádiómuzsikába beszélgetés vegyül, előkerülnek a sakktáblák, jó játszmák alakulnak ki. Például *Ny. Kovács Miklós* elvtárs, aki egyébként a szolnokmegyei I. osztályú sakkcsapat játékosa, igen erős játszmákat vív általános érdeklődés közepette a főpályamesterrel. *Torma Ernő* elvtárssal. *Ny. Kovács* elvtárs emellett igen népszerű, mint matematikus is, nagyon sok elvtársat megbarátkoztatott már az algebra, a trigonometria alapelemeivel. Ő maga közlekedés-műszaki szakérettségit tett, most kérte felvételét a Műszaki Egyetem út- és vasútépítési tagozatára. Az ő példáján felbuzdulva viszont *Bódi István* elvtárs elhatározta, hogy beiratkozik a gimnázium esti tagozatára.

Így, hasznosan és szórakoztatóan, gyorsan mulnak az órák, a „nyugtalan fiatalok" — ahogy *Juhász* bácsi mondja — lassan hazaszállingóznak a moziból, vagy az esti sétáról, s ha még akkor sincs kedvük lefeküdni, átmennek a szomszédos kultúrterembe, asztaliteniszezni vagy valamelyik színjátszócsoport próbáját hallgatni — látogatásunkkor éppen a józsefvárosi állomás kultúrgárdája próbálta a *„Liliomfit"*. De a pályafenntartásiak kultúrcsoportja sem ül tétlenül: a *„Figaró házassága"*-val már vidéken is szép sikerrel szerepeltek.

Kilenc óra körül aztán elcsendesedik a laktanya, a széles ablakok mögött kialszik a fény. A pályaudvar lámpái világítanak csak, éppen a laktanya falán lévő versenytáblára. És a tábla adatai arról beszélnek, hogy akik a sötét ablakok mögött pihennek, a jól végzett munka nyugalmával nézhetnek a holnap elé: *„A IX szakasz 136 százalékos eredményt ért el a kongresszusi versenyben."*

Gyenge Valéria két új magyar csúcseredményével avatták fel a Lokomotív-uszodát

Tizennyolc hónapja, hogy megkezdődött a Szönyi-úti *Lokomotív-stadion* területén a versenyuszoda építkezése. Az idei első májusi vasárnapon sor került az *uszodaavató-versenyre*. A kristálytiszta vizű, kékcsempés medence csakúgy hívogatta a versenyzőket. De nemcsak a versenyzők jöttek szép számban, hanem a nézők is tömegesen álltak körül a medencét. Rákosrendező-állomás vasutasai, az angyalföldi bérházak lakói, a zuglói üzemek dolgozói szeretettel és nagy érdeklődéssel keresték fel az első verseny alkalmával az új uszodát, amely az övék, amelyre évtizedekkel ezelőtt még gondolni sem mertek volna, amely o't épült fel a rákosi homokon, *Zugló* és *Angyalföld* határában.

Az uszodából még csak a medence van készen. Szóval versenyezni már lehet, de *mi lesz a többi építkezéssel?* Beszéljen erről *Propper György*, az építkezés vezetője:

— A legközelebbi munkánk az öltözők építése lesz. Amint látható, az anyag már itt is van hozzá. Folytatjuk a medence környékének burkolását. Reménylem ezzel a munkával július elejéig elkészülünk.

Öltöző tehát már lesz, de *hová ül a közönség?* Hiszen most is sokan vannak. És nagyrészt olyanok, akik most ismerkednek az úszósporttal.

A lelátó kérdéséről *Laki Károly*, a Lokomotiv úszóinak vezetője ezt mondja:

— *Mi nemcsak úi versenyzőgárdát akarunk nevelni, hanem közönséget is. Amig a lelátó megépítéséhez hozzákezdünk, egy összerakható csőlelátó felállítását tervezzük. Igérhetem,*



(Kovács G. felv.)

hogy már a legközelebbi versenyen gondoskodunk a közönség kényelméről.

Közben a medencében *Gyenge Valéria* indított harcot az 1500 méteres világcsúcs ellen. Ezer szempár kiséri minden mozdulatát. Pompásan úszik, azonban 1200 méternél egy pillanatra ellankad. Azután hiába hajrázik már, 12 mp-cel e marad a világcsúcstól. *De két magyar csúcseredményt mégis átad a multnak*, mert 1000 méteren 13 perc 59.5 mp, 1500 méteren pedig 20 perc 58.4 mp idővel új csúcseredményt állít fel. *Tehát az új uszoda első versenyének első számában két magyar csúcseredmény született!*

A verseny után olympiai bajnoknőnk a következőket mondja:

— Tulajdonképpen a magyar csúcs megdöntésére akartam kísérletet tenni, ez sikerült. Amikor a verseny előtt nézegettük az 1500 méteres női gyorsúszás világcsúcsát, edzőmmel *Sárosi Imrével* megállapítottuk, hogy helyes erőbeosztással ennek a megdöntésére is kísérletet tehetek. Elkészítettük a táblázatot, amely szerint úsznom kellett. Ezt a beosztást 100 méter kivételével be is tartottam. Az a pillanatnyi kiesés, ami ezen a bizonyos 100 méteren történt elegendő volt ahhoz, hogy 12 mp-cel elmaradjak a világcsúcstól. *Nagyon örülök, hogy új otthonunk, a vasutas sportolók uszodájának megnyitása alkalmával két új csúcseredményt sikerült felállítanom.*

Már nagyban folyik az úttörő fiúk és lányok úszóversenye. Boldog minden versenyző. Megértjük az örömüket, mert végre méltó otthona van a sikerekben annyira gazdag *Bp. Lokomotiv SK* úszószakosztályának, amely szélesre tárt kapukkal, kitünő szakemberekkel várja a vasutas dolgozók fiait és lányait, a jövő magyar úszóbajnokait.

Takács István

Üzemi konyha SZEGEDEN

Ebédidő... Érdekes megfigyelni, hogy milyen különböző érzésekkel várják eljövetelét a különböző üzemi étkezdékben. Miért? Négy szegedi üzemi étkezdében tett látogatás pontos választ ad erre a *miért*-re.



A Szegedi Vasanyagjavító ÜV dolgozóiban az aggodalom majdnem akkora, mint az étvágy. Aggodalomra van is okuk bőven, ami viszont az étvágyat illeti — az bizony legtöbbször gyorsan elmúlik, amint ránéznek az ebédre. Április 17-én például szintelen-izetlen főzelék volt, olvan tojásfeltéttel, amitől az érzékenyebb gyomrúak rosszul lettek. Április 19-én zsemlyegombócleves és lecsó volt az ebéd. Az izetlen levest legtöbben kiöntötték, a gombócot lecsóval próbálták megenni — de akkor felfedezték, hogy a lecsóban kolbász helyett faforgácsok voltak.

Joggal kérdezik a dolgozók: miért fizetnek ilyen és hasonló ebédekért négy forintot (az üzem még 5.52 forinttal egészíti ki az összeget), de méginkább azt: miért kell a *Délmagyarországi Élelmezési Vállalat I* számú konyhájáról hozatni az ebédet, amikor mód és helyiség is lenne vasutas üzemi konyha felállítására. *A saját üzemi konyha nemcsak a Vasanyagjavító dolgozóinak kívánsága, hanem Szeged állomás, a pályafenntartási főnökség és a Szerelésvezetőség dolgozóié is.*



Egészen más érzésekkel ülnek ebédhez a szegedi vasutastanfolyamok hallgatói. Azelőtt sem volt panaszuk a konyhára, de *az árleszállítás óta még jobb minőségű, bőségesebb lett az élelmezés.* A húsadagokat például az eddigi nyolc dekáról 10—12 dekára emelték.

Ugyanigy javult az ebéd minősége és növekedett az adag az árleszállítás óta a szegedi fűtőház üzemi konyhájában is. Igaz, itt azért nem egészen egyezőek a vélemények mert például *Kállai Mihály* elvtárs és *Onozó Szilveszter* elvtárs géplakatosok szeretnék, ha több zsírt használnának a főzéshez, mások viszont időnkint sültételt kívánnak az ebédhez, de ehhez nincs a konyhának technikai felszerelése. Abban a fűtőház valamennyi dolgozója egyetért, hogy kicsinv és kényelmetlen az étkezőhelyiség.

A szegedi igazgatóság konyháján viszont egyáltalában nem lehet észrevenni az árleszállítás hatását, de más vonatkozásban is sok a panasz az ebédek minősége ellen. Összefoglalva a tapasztaltakat, világosan megmutatkozik, hogy az üzemi étkeztetéseknél az árleszállítás óta azokon a helyeken javult a minőség, *ahol törődnek a dolgozók igényeivel, ahol az üzemi bizottság, a szakszervezet ezen a vonalon sem hanyagolja el kötelezettségeit.* Másutt pedig az üzemi bizottságok, a szakszervezet funkcionáriusai ne sajnálják a fáradságot — *nézzenek körül néha az üzemi konyhákon is.*

Ziladi Sándor
gocponti tudosító.

AZ ÚJ VERSENYSZERVEZÉSI MUNKÁRÓL

Pusztaszabolcs állomás jó versenymunkájával már többízben foglalkoztunk lapunk hasábjain is és nyilván sokan emlékeznek még rá, milyen sikereket ért el az állomás tavaly, a felszabadulási műszakban.

Azért kell erre a kitűnő eredményre emlékezni, mert az idén a kongresszusi versenyt is ennek a sikernek jegyében kezdték meg Pusztaszabolcs állomáson.

A kongresszusi versenynek már az induláskor igen erős lendületet adott a minisztertanács és a SZOT elnökségének határozata a verseny új alapokra helyezéséről.

A dolgozók gondosan áttanulmányozták a verseny új feltételeit és megállapították, hogy a verseny új szervezési formája jelentősen *kiszélesíti a munkaversenyt.*

Az állomás forgalmi dolgozói közül

az elmult két hónapban 43-an dolgoztak sztahanovista szinten.

Kocsirendezők, váltóőrök, váltókezelők közül került ki az új sztahanovisták nagy része, de a versenyszervezés új formája *felpezsdítette a Sztahanov-mozgalmat a kereskedelmi dolgozók köré' is.*

Pusztaszabolcs állomás elért eredményei bizonyítják, hogy *új sikerek születnek ott, ahol az új versenyszervezési formát jol ismertetik a dolgozókkal, s ahol az új verseny szelleme támasztja alá a kongresszusi verseny lendületét.*

Együtt a dolgozókkal



Pataki András elvtárs, a győri fűtőház építőtársasági Érdemérem-mel kitüntetett, sztahanovista főnöke, nagy gondot fordít a dolgozókkal való foglalkozásra, ismeri beosztottjai problémáit, családi körülményeit és amikor csak tehetl, segítséget nyújt fűtőháza dolgozóinak. Képünkön Pataki elvtárs (jobboldalon) Szekér József elvtárs műszaki tiszttel és kisfiával beszélget.

(Ferkis Emil felv.)



Nyári évadjukra készülnek a MÁV SZIMFONIKUSOK

A MÁV Szimfónikusok Zenekara, amelynek hangversenyeit nemcsak a zene iránt érdeklődő vasutas tömegek, hanem a zenekedvelők széles rétegei is mind nagyobb érdeklődéssel kisérik, megkezdte az előkészületeket a nyári évadra. Az előkészületek első lépése: sikerült zavartalanabb színhelyet biztositani a hangversenyek számára. Tavaly és az előző idényben, amikor a zenekar a Munkácsy-utcai gimnázium kertjében szerepelt, sok volt a kívülről behatoló zaj. Az idén

az 1300 férőhelyes Puskin-kertben

tartja hangversenyeit a zenekar s ide az utca zaja sem hatol úgy be.

Az első nyári koncertet július 7-én tartja a szimfonikus zenekar. A további hangversenyek sorrendje: július 14. 21. 28, augusztus 4 és 13, amikoris a szabadságolási ütemterv miatt be kell fejezniök a nyári évadot. A hangversenyek napja mindig *szerda*, rossz idő esetén azonban a következő napon, csütörtökön tartják meg a koncertet.

A müsortervet

igényesség és változatosság

jellemzi. Tervbevették, hogy az idén is előadják *Haydn* örökbecsü remekét, az *„Évszakok"* oratóriumot, egy másik este alkalmával pedig *Beethoven* hegedüversenyét. *Mendelssohn-est* keretében megszólaltatják a Skót-szimfóniát. Nagy francia zeneköltőket hallunk, sor kerül egy operahangversenyre s előreláthatólag előadják *Verdi Requiemjét* is, ami a MÁV Szimfonikusok zeneakadémiai koncertévadjának egyik legnagyobb jelentőségü eseménye volt.

A zenekar nyári működési terve nem szoritkozik kizárólag a Puskin kertre. Az Állami Operaház rendezésében, mint a „Gördülő Opera-társulat" zenekara, 21 alkalommal lépnek fel a *Margitszigeten*, az *Állatkertben* és a *Csajkovszkij-parkban.*

A zenekar ezenkívül kisebb-nagyobb részlegeivel

felkeresi munkahelyeiken a vasutas dolgozókat

és a helyszinen ad müsort a számukra. A tervek szerint a többi között ellátogatnak a Landler-üzembe, a Hidmühelybe, a MÁV-kórházba, a közlekedési minisztériumba.

A zenekar célja, hogy a vasutas dolgozók minél szélesebb rétegeivel ismertesse meg a komoly zenét, ezért a vasutas dolgozók számára, az egyébként is mérsékelt belépődijakból, 50 százalék engedményt ad.

ÚTKÖZŐ

A makacs ember

Tatabánya-felső szénrakodó első őrhelyén ellenőrök járlak. A váltóőr asztalán egy teli flaskót találtak. Megkérdezték mi van benne. A váltóőr azt felelte: benzin. A biztonság kedvéért az ellenőrök megszagolták és kétséget kizáróan kadarka illatot éreztek. Ezt meg is mondták, de a váltóőr váltig állította, hogy az üvegben benzin van. Az ellenőrök végül is megkérdezték



a makacs váltóőrt, hogy hol az a benzinkút, amelyikből ilyen jószagú kadarka folyik.

Erősítést kérünk

Aki piaci napokon személyvonaton utazik, jól láthatja, hogy mocsanni sem lehet a kosaraktól, vigyázni kell, nehogy egy szatyor tojásba lépjen az ember, vagy egy tejfeles köcsögöt felboritson. A parasztság elégedetlen, jogosan panaszolja, hogy veszélyben forog a piacra szánt áruja. Meg kell erősiteni a piaci napokon a személyvonatokat. Ez erősíteni fogja a parasztság



és a vasutasok barátságát, közvetve pedig a munkás-paraszt szövetségel.

Verseny

A vasút területén nagy lelkesedéssel folyik a kongresszusi verseny. Vannak azonban szolgálati helyek, ahol talán hírét sem hallották a versenynek, ahol vállalásokat sem tettek a dolgozók. Ilyen szolgálati hely például



(Pusztai Pál rajzai.)

Szulok állomás, vagy *Lad—Gyöngyöspuszta* állomás. A verseny iránti közömbösségben holtversenyben vannak egymással.

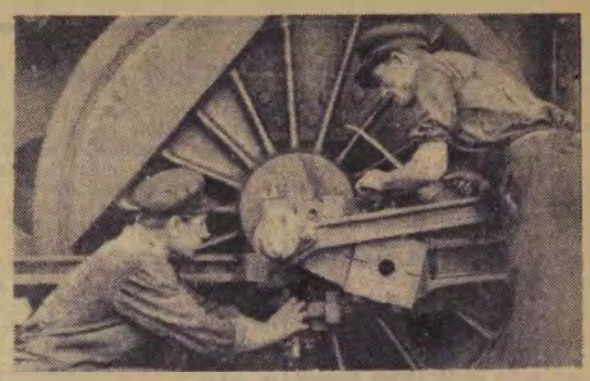
SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI. Sztálin-út 88. sz. — Telefon: 228—866, 428—317, 428—332, üzemi telefon: 15—76, 39—40. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rákk Szilárd u. 5. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 MÁJUS 15.



A vasutas dolgozók lelkes, lendületes munkával készülnek a hétfőn kezdődő kongresszusi hétre. Monori Ferenc elvtárs, Budapest-Déli fűtőház sztahanovista mozdonyvezetője és Somogyi Ferenc sztahanovista fűtő is újabb kiváló eredményekkel akarja köszönteni a kongresszusi héten pártunkat, ezért még nagyobb gondot fordítanak gépük karbantartására. Monori és Somogyi elvtársak már elvégezték kongresszusi vállalásukat: kilométer tervüket 136, százelegytonna-kilométer tervüket pedig 156 százalékra teljesítették; szénmegtakarításuk 17,6 tonna volt.
(Kovács G. felv.)

A Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének felhívása a kongresszusi hét megszervezésére

Dolgozók! Elvtársak!

Már csak néhány nap, s megkezdődik a Magyar Dolgozók Pártjának III. kongresszusa. Most érkezik végső szakaszához az a nagyszerű versenymozgalom, amely a kongresszus tiszteletére, a Központi Vezetőség zászlainak elnyeréséért kibontakozott.

A Ganz Vagon- és Gépgyár dolgozói elhatározták, hogy május 17-től „kongresszusi héttel" kiemelkedő termelési eredményekkel köszöntik a pártkongresszust. E nagyszerű kezdeményezés száz és száz helyen talált követőkre. Csatlakoztak a mozgalomhoz a tatabányai, pécsi, komlói, borsodi bányászok, az ózdi, diósgyőri kohászok, Kazincbarcika és Sztálinváros építői, a Kistext, a Duna Cipőgyár és más üzemek dolgozói. A dolgozó parasztság legjobbjai is méltó módon készülnek a pártkongresszusra. Kiváló minőségű növényápolással magasabb terméshozamukat alapozzák meg. A néhány nap alatt kifejlődött tömegmozgalom állásfoglalás a párt politikája, a nép ügye mellett. Kifejezi a munkások, mérnökök, technikusok, dolgozó parasztok forró szeretetét a párt iránt s eltökélt szándékát: tettekkel támogatják a párt politikáját, a népjólét programmját.

A SZOT elnöksége helyesli és minden erejével támogatja a dolgozók kezdeményezését, s felhívja az üzemi, területi és központi szakszervezeti szerveket, hogy versenyszervező munkájukkal segítsék elő a kongresszusi hét sikerét.

A kongresszusi hét jelentőségét emeli, hogy üzemeink nagyrésze az első negyedévi tervét nem teljesítette. Az új szakasz politikája, az életfeltételek fokozatos javítása csak tudatos munkával, a termelékenység szüntelen emelésével, a termékek önköltségének rendszeres csökkentésével valósítható meg. A kongresszusi hét sikere, a szocialista kötelezettségvállalások teljesítése, a dolgozók javaslatainak, kezdeményezéseinek felkarolása révén megteremti az elmaradás teljes behozásának feltételeit. Arra hivatott, hogy nagyszerű termelési eredményekkel alapozza meg a második negyedévi tervek minden részletében történő teljesítését.

Munkások, mérnökök, technikusok! Törlesszétek le adósságtokat a pártkongresszusig! Adjatok több szenet, vasat, mezőgazdasági gépeket, közszükségleti cikkeket dolgozó népünknek! Teremtsétek meg tartósan további felemelkedésünk anyagi alapjait! Emeljétek szüntelenül a munka termelékenységét, csökkentsétek maximálisan az egyes termékek önköltségét!

Műszaki értelmiségiek! A munka jobb megszervezésével, folyamatos anyagellátással segítsétek győzelemre a „kongresszusi hetet!"

Dolgozó parasztok! Állami gazdaságok, gép- és traktorállomások dolgozói, tszcs-k tagjai! Gondos növényápolással készítsétek elő a jó termést! A begyüjtés, az állam iránti kötelezettségek gyors és pontos teljesítésével segítsétek a munkásosztály, a város jobb ellátását!

Csak e feladatok együttes megoldása segíti igazán a párt politikájának megvalósítását, az életszínvonal állandó, rendszeres emelését.

Szakszervezeti bizalmiak, aktivisták, szakszervezeti bizottsági tagok! Lelkesítő munkával, a verseny gyors értékelésének, az eredmények nyilvánosságának megszervezésével, személyes példamutatással járuljatok hozzá ahhoz, hogy a kongresszusi héten több, jobb és olcsóbb termék kerüljön ki üzemeinkből, hogy gyorsabban haladjon a munka a mezőgazdaságban; hogy tovább emelkedjék népünk jóléte!

Előre a kongresszusi hét sikeréért!

Éljen a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusa!

A Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége

Vasúti kezelésbe vették át a gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyárat

Ötéves tervünk első évében építették Gyöngyös határában, a Mátra-hegység tábánál a *Váltó- és Kitérőgyárat*. Az új gyár korszerűen felszerelt műhelycsarnokaiban készítik a vasútépítésekhez és pályafenntartási munkákhoz szükséges váltókat, kitérőket. A Diósgyőrből érkező vas- és acélanyagból ezekben a műhelyekben szovjet, magyar és francia gépek segítségével formálják át a gondos munkáskezek az anyagot. Érdekes kísérletek is folynak ebben az üzemben. Az újfajta „rugalmas" — gyöknélküli kitérők alkalmassági kísérletét végzik itt, nemsokára bevezetik ezeknek sorozatgyártását.

A gyöngyösi *Váltó- és Kitérőgyár* eddig a kohó- és gépipari minisztérium felügyelete alá tartozott. Ez a gyár teljesen vasúti jellegű, mert a dolgozók a MÁV számára gyártják a váltókat és kitérőket. A vasút saját kezelésében több segítséget adhat az üzem munkásainak az újfajta kitérők gyártásában, jobban biztosíthják a vasút mérnökei az üzem szakszerű vezetését.

Kedden délben a közlekedés- és postaügyi minisztérium nevében *Csanádi György* elvtárs, műszaki egyetemi tanár, a MÁV vezérigazgatója vette át a gyöngyösi *Váltó- és Kitérőgyárat*. Az ünnepségen megjelentek: *Bognár Imre* elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője, *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, *Németh József* elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes és *Papp Károly* elvtárs, a Vasúti Főosztály 6. szakosztályának vezetője.

Csanádi elvtárs beszédében kiemelte, hogy ezentúl a gyöngyösi *Váltó- és Kitérőgyár* dolgozói is tagjai a vasutasok nagy családjának. Ez nagy megtiszteltetést, de egyben komoly kötelezettséget is jelent.

— Közös feladatunk — mondotta — hogy mielőbb behozzuk az üzem lemaradását és ezzel segítsük a hazánkban folyó nagyarányú vasútépítési és pályafenntartási munkákat.

„Bőségesen teljesítjük, amit pártunknak igértünk"

A *Szolnoki Járműjavító ÜV* dolgozói jól dolgoztak a kongresszusi verseny eddigi folyamán. Terveljesítésünk jelenleg 113.42 százalékra áll. Kongresszusi felajánlásként eddig terven felül elkészítettünk egy darab mozdonyfővizsgát, egy darab személykocsi fényezését, 27 darab személykocsi fővizsgát, 35 darab személykocsi-futójavítást, 8 darab poggyászkocsi fővizsgát, 17 poggyászkocsi-futójavítást, 331 darab teherkocsi nagy fővizsgát, 37 darab középjavítást.

A kongresszusi hétre felajánlották dolgozóink, hogy II. negyedévi vállalásukat — ami 884.938 forint értékű — májusban 305.854 forint értékre teljesítik. Eredményük a hónap első dekádjában 192.688 forint. Bőségesen teljesítjük tehát, amit pártunknak igértünk.

Cseh Zoltán
gócponti tudósító

Hetven-nyolcvan perccel korábban érkeznek meg a debreceni vasutas-ifik által továbbított vonatok

Debrecen állomás dolgozói mindent megtettek, hogy a *kongresszusi héten* kedvező körülmények között vigyék győzelemre a versenyt, majd a kongresszus után nem csökkenő lendülettel folytathassák azt tovább. A munkában a *DISZ-fiatalok járnak élen*. Azok a vonatok, amelyeken DISZ-brigádok látták el a szolgálatot, *a legutóbbi napokban a rendes érkezésnél hetven-nyolcvan perccel korábban érkeztek meg rendeltetési helyükre*. A fiatalok ezzel magasan túlteljesítették vállalásukat és előnyös helyzethez juttatták állomásukat a kongresszusi versenyben. *Szabó József* vonatvezető és brigádja, *Pál László* vonatvezető és brigádja végezték ezt a kitűnő munkát. Több esetben nehézsúlyú vonatot is továbbítottak.

Állomásunk dolgozói megfogadták, hogy a kongresszusi héten a mezőgazdaság termékeit és a mezőgazdaságnak feladott gépeket soronkívül, a legelső alkalmas vonattal továbbítják rendeltetési helyükre.

Kálmán Ernő levelező

A kelenföldi vasutasok jó kezdeményezése a kongresszusi hét sikeréért

Budapest-Kelenföld állomáson nyomban összeült a pártvezetőség, amikor olvasták a *Szabad Népben*, hogy a Ganz-vagongyáriak *kongresszusi héttel* köszöntik az MDP III. kongresszusát.

— Azt hiszem, mindnyájan érzitek elvtársak, hogy nekünk is cselekednünk kell; úgy, hogy megmutassuk: mire vagyunk képesek szeretett pártunkért — mondotta *Tóth János* párttitkár elvtárs.

Szavait helyeslés követte és egymásután hangzottak el a javaslatok. Ám egyik sem volt olyan, amilyenre Tóth elvtárs gondolt. Ekkor felállott *Cserkúti István* kocsirendező, az 1-es alapszervezet titkára.

— Elvtársak — mondotta — jól tudjuk, hogy a forgalom többségben voltak, akik párgéphiánnyal küzd. A kongresszusi héten még több gépre lesz szükség, mert nagyobb lesz a szállítás. Ezért azt javaslom, hogy *a kongresszusi hét tartamára mondjunk le egy nagy tartalékot és ezt a 411-es gépet bocsássuk az elegytovábbítás rendelkezésére. Természetesen dolgunkat a munkaidő jobb kihasználásával, az állomási nagy tartalék segítségével azért mégis elvégezzük*, olyan módon, hogy az állomási tartalék továbbítja a vonatokat a Hengermalomba és az ott megrakott szerelvényt visszahozza.

Pillanatnyi csend követte a felszólalást, mert nem kis dolgot javasolt *Cserkúti* elvtárs. Aztán megindult a vita. A javaslatnak voltak ellenzői, de tolólag szóltak hozzá. A vitát *Fehér* elvtárs, az egyik legtapasztaltabb tolatásvezető felszólalása döntötte el, amikor kijelentette, hogy *„meg lehet csinálni a dolgot" és a maga részéről vállalta, hogy minden esetben időre elkészíti a vonatokat a lejövő tartaléknak.*

A javaslat másnap-harmadnap a dolgozók röpgyűlései elé került. Itt is megindult a vita, de Cserkúti és Fehér elvtárs érvei most is hatottak.

— Huszonötéves vagyok — mondotta felszólalásában a többi között Cserkúti elvtárs. — Negyvenhét óta dolgozom a vasútnál, előbb mint raktári munkás, aztán mint kocsirendező. Sok nehéz napot értem meg ezalatt, de mindig azt láttam, ha *igyekeztem, jobb lett a helyzetem*. A legutóbbi fizetesrendezés is segített valamicskét. Most eljutottam odáig, hogy *családi házat építhetek falumban, Bicskén. A tégla és a faanyag már megvan hozzá, a többit kölcsön adja az állam. Az ország tehát segít rajtunk, mi is segítsük, ha szükség van rá.*

Tetszett a beszéd mindenkinek, a dolgozók lelkesen vállalták a tartalék lemondásával járó többletmunkát. *A kelenföldiek tehát a kongresszusi héten egy tartalékgéppel végzik el azt a munkát, amit egyébként kettővel szoktak és a felszabadult gépet visszaadják a fűtőháznak, hogy tetszése szerint használja fel elegytovábbításra.*

A II. műszak mindjárt meg is mutatta, mire képes: 12-én 13—17 óra között az állomásba beérkezett öt kelenföldi feloszló vonatot szolgálatátadásig hiány nelkül szétrendezte.

Megy ez majd a kongresszusi heten is!

A sztahanovista jelvényért



Eichinger Béla, Komárom állomás vonatvezetője ifi tehervonatkísérő-brigádjával a kongresszusi versenyben elérte a sztahanovista szintet. A fiatalok vonatkísérő-brigádja továbbra is jó munkával igyekszik elnyerni a sztahanovista jelvényt.
(Ferkis Emil felv.)

A ferencvárosi rendezőpályaudvar bővítése miatt kilenc házat tolnak el helyéről

Csütörtökön már a kora reggeli órákban népes embergyűrű vette körül az aszódiúti fővárosi lakótelep kilenc épületét, melyeket a ferencvárosi rendezőpályaudvar bővítése miatt 150—200 méterrel eltolnak jelenlegi helyükről.

Néhány hét óta folynak már a hazánkban példátlan arányú házeltolási munkák előkészületei. 29 sínpárt építettek, ezen a hatalmas pályán kezdték meg a kilenc ház egyikének eltolását a MÁV Épületszerelő és Elögyártó Vállalat dolgozói.

Nem első esetben számoltunk be arról, hogy lakóházakat eltolnak a vasutasok új helyre. Ilyen nagyarányú házeltolási munka azonban eddig még nem volt hazánkban. Ezek a házak egyenként 80—90 méter hosszúak és egy-egy házban 8—10 lakás van. Az első lakóházat keresztirányban 186 méterrel és hosszirányban 13.5 méterrel tolják el. A 29 vasúti sínpár hossza összesen 4.5 kilométer, vagyis a Sztálin-út hosszának mintegy kétszerese.

Filmesek, fényképészek „kereszttüzében" pontosan 10 óra 28 perckor indult „útnak" a ház. Módos István műszaki főfelügyelő, főépítésvezető irányításával kezdték meg a hatalmas, 450 tonna súlyú lakóépület eltolását. A ház sarkánál Nárai Antal és Vadász János theodolit-műszeren figyelték, hogy egyszerre dolgoznak-e az emelőszerkezetek, vigyáztak, nehogy valaho! törés támadjon a főfalon. Kilenc darab nagyteljesítményű emelőhévér karját egyszerre 18 ember csavarta. Megmozdult a hatalmas épület. Fiatal segédmunkások olajozták a görgőket, sineket. Centiméterről centiméterre, igaz, lassan, de mégis csak haladt a ház. Félóra alatt több, mint két méterrel tolták arrébb az épületet.

A ház lakói számára a vasút Budán korszerű, tiszta lakást biztosított. Most eljöttek a lakók, megnézték, mit csinalnak a vasutasok a házukkal. Kissé gyanakodva figyelik a munkát, de aztán megnyugszanak. Most már kicsit büszkék is a szomszédok előtt, hogy éppen az ő házukat toltak el... A munkák befejezése után nemsokára tisztára kifestve, újonnan padlózva kapják vissza lakásukat.

A házeltolás érdekes szovjet módszer alkalmazásával 2400 vasúti kocsi építőanyagot takaritanak meg. Ugyanakkor a munkálatok idejét több, mint 50 százalékkal, a költségeket 40 százalékkal csökkentik azzal, hogy nem bontják le a házakat és nem kell újra felépíteni.

A csütörtökön megkezdett első ház eltolási munkái előreláthatólag négy napig tartanak. Ezután kerül sor a többi nyolc ház eltolására. Néhány hónap mulva az eltolt házak helyén épült új rendezőpályaudvar kihúzóvágányait bekapcsolják a vasút érrendszerébe.



„Útnak indul" a 450 tonna súlyú lakóház.
(Németh Gy. felv.)

A vasúti népművelési munka megjavításáról

A *Vasútpolitikai Főosztály* agit.-prop. osztálya értekezleten beszélte meg a politikai osztályok kultúrfelelőseivel, agit.-prop. titkáraival, a területi bizottságok és néhány nagyobb szolgálati hely kultúrfelelőseivel, kultúrotthon igazgatójával a vasúti kulturális munka időszerű kérdéseit.

Czimma János elvtárs elnöki megnyitója után *Szekeresné* elvtársnő beszámolójában értékelte a kormányprogramm óta a vasút területén végzett kulturális munkát és ismertette a további feladatokat. Elsősorban *a kultúragitációs munka megjavítására* hívta fel a figyelmet. A kultúragitáció nem folyhat többé a régi módszerekkel — *új módon, magasabb művészi színvonalon kell végezni.* Az a baj, nem magyaráztuk meg, milyenek legyenek az új módszerek. A kultúragitációnak nem *általában* kell mozgósítania a versenyre, hanem a munkahely problémái, a gazdaságosság, a menetrendszerinti közlekedés, a kulturális utazás és egyéb feladatok fontossága szerint, a helyi adottságoknak megfelelően. Az a helyes, ha a rigmusokat népdalokra írjuk és nem régi elkopott műdalok, slágerek zenéjére. A dallamnál sem szabad engedményt tenni. A rosszul választott dallam a legjobb szöveget is elrontja. A jó kultúragtációra példának említette azt az üzemet, ahol a rigmusbrigád elkezdte énekelni: *„Vörös bort ittam az este...“* Az első sor után az ének félbeszakadt és a brigád egyik tagja prózában folytatja: *„Nem helyes azonban, hogy X elvtárs ezért félórát késett a munkából“*. Aztán rázendítettek: *„A fuszulyka szára, felfutott a fára“*. A folytatás prózában: *„De gyorsabban szökött fel Y elvtárs termelési eredménye, mert... stb.“* Ilyen és ehhez hasonló új módszereket kell keresni a kultúragitáció megjavítására.

A *„helyi kultúrpolitika“* kifejlesztésére hívta fel ezután a figyelmet az előadó. Egy-egy üzemnek, szolgálati ágnak, városnak, igazgatóságnak vannak olyan sajátosságai, melyeknek fejlesztése, ébrentartása, megismerése hasznos segítséget nyujthat.

Nyomatékkal szólott *az ismeretterjesztő előadások fontosságáról. Nem nyugodhatunk bele, hogy ez a munka gyengén megy. A pártszervezetek és az üzemi bizottságok lebecsülik az ismeretterjesztő előadásokat, nem segítik és nem ellenőrzik azokat.* Gyakori eset, hogy a pártszervezetek minden mást föléje helyeznek és nem biztosítanak helyiséget, időt az ismeretterjesztő előadásoknak.

A vasutas fiataloknak a kultúrmunkába való bevonásával foglalkozott ezután az előadó. A politikai osztályok fordítsanak nagyobb gondot a DISZ-szervezetek kulturális munkájának megjavítására. Helytelen, hogy egyes DISZ-kultúrcsoportok önállóan akarnak működni, függetlenül az üzemi kultúrcsoporttól. Ott, ahol üzemi kultúrcsoport nincs, a DISZ alakíthat önálló csoportot és a szakszervezet ezt erkölcsileg, anyagilag támogassa. A kultúrotthon vezetőségválasztások során a kultúrotthon igazgatóhelyettest a DISZ vezetőségéből kellett megválasztani. Ezek az elvtársak azonban eddig nem kaptak segítséget munkájukhoz és nem látják világosan feladatukat. *Az igazgatóhelyettes mozgósítása a fiatalokat, hogy minél többen vegyenek részt a kultúrmunkában.* Az igazgatóhelyettes mellé segítségül 3—4 tagú ifjúsági tanácsot kell szervezni, hogy tervet dolgozzon ki az ifjúság bevonására a kultúrotthonok munkájába.

Bejelentette végül, hogy *felszabadulásunk 10. évfordulóján nagyszabású kultúreseményeket lesznek országszerte.* Ezeknek megrendezése nagyrészt a kultúrmunkásokra hárul. A vasutas kultúrcsoportok is kiveszik belőle részüket. Az évfordulóval kapcsolatos kultúrversenyek októberben kezdődnek és jövő év áprilisában érnek véget. Uj az ünnepségek megrendezésében, hogy nem egyszerre tartják azokat az egész országban, hanem minden városban, községben azon a napon, amelyen felszabadultak. *Ne legyen a vasúton olyan kultúrcsoport, amely ne készülne az évfordulóra.*

A felvetett kérdések megvitatása során felszólalt *Kaszás* elvtárs, a szakszervezet kultúrnevelési osztályának vezetője is és elmondotta, hogy a második negyedévi munkaterv fő alapja a könyvtári munka. A területek tegyenek javaslatot, *hol kívánnak felállítani góckönyvtárakat.* Van elegendő könyv, csak nincs megfelelően kihasználva. A könyveket a szakszervezet eljuttatja a góckönyvtárakba, hogy megfelelő legyen az elosztás és a könyvek a dolgozók kezébe kerüljenek.

Számos hozzászólás hangzott még el, az ezekben foglalt bírálatok, javaslatok, főleg az előadás iránymutatása alkalmas arra, hogy az értekezlet hozzájáruljon a vasúti népművelési munka megjavításához.

Kongresszusi versenyhiradó

A MÁV ÉPITÉSI GÉPTELEP ÜV első lett az I/6/D osztály alá tartozó vállalatok közötti versenyben az I. negyedév folyamán. Az üzem dolgozói a kongresszus tiszteletére a mezőgazdaság megsegitését tűzték ki célul. Ennek érdekében két darab cséplőgép, hat darab traktor, 110 folyóméter elevátorlánc, hat darab dobkosár javitását vállalták. (Simon Géza levelező.)

★

A DEBRECENI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG közömbös magatartásával akadályozza a csomóponti versenyt. *Nem értékeli a teljesítményeket, keveset foglalkozik a versenynyilvánossággal, ezzel veszélyezteti Debrecen-csomópont sikeres részvételét a versenyben.*

★

SÁROSPATAK GAZDASÁGI VASUTÁLLOMÁSÁNAK dolgozói olyan jó munkát végeztek a kongresszusi versenyben, hogy tíz brigád tagjai kapták meg a sztahanovista kitüntetést. (Nyiri Sándor levelező.)

★

BALASSAGYARMAT ÁLLOMÁSON kitűnnek jó munkájukkal a nődolgozók. Hernádi Mária forgalmi szolgálattevő áprilisi tervét 106.2 százalékra teljesitette. Csolák Jolán jegyvizsgáló utánfizetési vállalását 244, Kokavecz Erzsébet pedig 188 százalékra fejezte be. (Merész József levelező.)

★

A BEV-VONALAK VERSENYÉBEN áprilisban a budapest-szentendrei vonal 105 százalékos átlagteljesítményével elnyerte az első helyet.

★

SZIVÜGYÜKNEK TEKINTIK A KOCSIFORDULÓ CSÖKKENTÉSÉT a komlói rakodási főnökségen Galambos József és brigádja. A Galambos-brigád tagjai megértették, hogy szállitási feladatainkat csak úgy tudjuk megoldani, ha elegendő kocsit bocsátunk a szállitató felek rendelkezésére. Ezt mozditja elő magas kocsikirakási teljesitményük, amelyben 340 százalékot értek el. Az egy órára eső mozditott áru súlya 38 mázsa. (Várnai László tudósító).

NEMZETKÖZI hírek

Levél a magyar vasutas dolgozókhoz

A *vasutasok szakszervezete* a magyar vasutasdolgozók nevében a magyar-szovjet barátsági hónap, valamint hazánk felszabadításának évfordulója alkalmából művészi bronz emlékplakettet küldött a *Szovjet Vasúti Szállítómunkások Szakszervezeti Szövetsége Központi Bizottságának.* Ugyancsak ajándékot küldtek *Pécs állomás* dolgozói a moszkva-kijevi pályaudvar dolgozóinak, a *pécsi fűtőház* dolgozói pedig *Pányin* elvtársnak.

A Szovjet Vasúti Szállítómunkások Szakszervezeti Szövetségének Központi Bizottsága a következő választ küldte a magyar vasutas dolgozóknak.

A Szovjet Vasúti Szállítómunkások Szakszervezeti Központi Bizottsága szivélyesen köszöni a Központi Bizottságunknak, a moszkvai-kijevi pályaudvar dolgozóinak, valamint Pányin elvtársnak küldött értékes ajándékokat. Ezek az ajándékok a magyar és szovjet vasutasok megbonthatatlan barátságának jelképei. Azon a napon kaptuk meg az ajándékokat, amikor Magyarországnak a Szovjet Hadsereg által történt felszabadítása 9. évfordulóját ünnepeltük.

Örülünk sikereiknek, amelyekkel nagy mértékben hozzájárulnak a szocialista társadalom építéséhez Magyarországon.

Igen nagyra értékeljük az Önök barátságát és mindenkor készek vagyunk tapasztalatainkat megosztani Önökkel. Ujabb nagy sikereket kívánunk a népi demokratikus Magyarország javát szolgáló alkotó munkájukban, valamint a világbékéért folyó harcban.

Éljen Magyarország és a Szovjetunió vasutasainak megbonthatatlan barátsága!

A Központi Bizottság megbízásából.

E. CSEREDNYICSENKO,
elnök.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

A magyar vasutasok a kocsiforduló csökkentéséért

A Német Demokratikus Köztársaság vasutasainak lapja, a *„Fahrt Frei“* foglalkozik azokkal az eredményekkel, amelyeket a magyar vasutasok a kocsifordulóidő csökkentésében elértek. A cikk a többi között a következőket írja:

„A kocsifordulóidő csökkentését a magyar vasutasok is fontos feladatuknak tekintik. A ki- és berakási idő megyorsításával és a felesleges kocsiácsorgások elkerülésével *az átlagos kocsifordulóidő már jelentős mértékben csökkent.* Egyidejűleg növelték a kocsik terhelését. 1952 tavaszán az átlagos raksúly kocsinként 13 tonna volt. 1953-ban már 14 tonnára növekedett.

Ennek a ténynek a jelentőségét a következőkből tudjuk felmérni: *ha a kocsikat csupán 0.1 tonnával terhelik meg jobban, ez országos viszonylatban 20.000 kocsival jelent többet.* A kocsiállag gazdaságos kihasználása Magyarországon is rendkívül nagyjelentőségű, mivel a gazdasági élet állandóan növekvő szállítási igényeivel a kocsiépítés nem tud lépést tartani.“

ANGLIA

A londoni vasutasok követelik: kezdjen a brit kormány békepolitikát

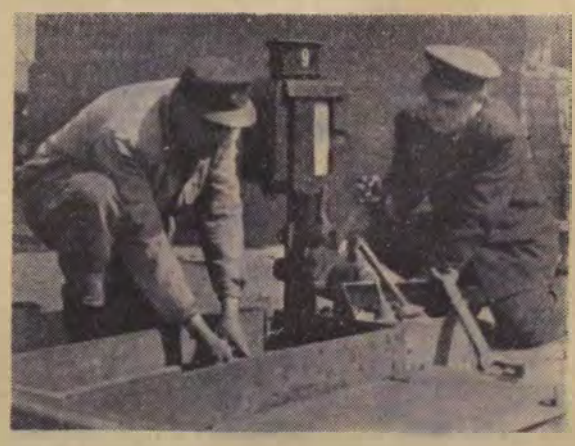
A brit vasutasok londoni munkáspárti részlege legutóbb konferenciát tartott, amelyen határozati javaslatot fogadtak el. A határozati javaslat leszögezi: az egyetlen út, amit a brit kormány követhet, *a brit külpolitika új erkölcsi és politikai vonalra történő átállítása.* A vasutasok felhívják a brit kormányt, hogy kezdjen békepolitikát az alábbi szempontok szerint: *1. Az összes tömegpusztító fegyverek kiküszöbölése. 2. Kezdeményezés teljes katonai leszerelésre. 3. A német és japán felfegyverzés ellenzése. 4. Az erőforrásokat a háborús célok helyett fordítsák a fizetések emelésére és a gazdaságilag fejletlen területek hasznositására. 5. Mindenfajta gyarmati háború befejezése és a gyarmati népek önrendelkezési jogának gyors megvalósitása.*

SVÁJC

Miért nem váltak be a gumiabroncsos vasúti kocsik?

A *Svájci Szövetségi Vasutak* 1950 óta kisérleteket folytattak olyan személykocsikkal, amelyeknek kerekeit gumiabroncccsal szerelték fel. A vasút igazgatósága most közli, hogy ezeket *a kisérleteket abbahagyják, mert nem jártak eredménnyel.* A közlemény szerint a gumiabroncsos kerék nem alkalmas arra, hogy olyan keskeny vágányokon fusson, mint a normál vasúti vágány. A gumiabroncs a két alapvető fontosságú kívánalmat nem elégíti ki: a nagy teherbirást és a kis súrlódást. A gumiabroncsos kerék legnagyobb megengedhető terhelése 1100 kilogramm. A kerék ezenkívül igen nagy súrlódást fejt ki menet közben. Ha a vasútnál be akarnak vezetni a gumiabroncsot, teljesen át kellene alakitani a felépítményt, hogy a gördülési felület szélesebb legyen. Ez az átalakítás — állapítja meg a közlemény — azonban nem jöhet számításba.

A balesetek megelőzéséért



A blokkmesteri szakaszok dolgozói is kiveszik részüket a balesetek megelőzéséért folytatott küzdelemből. Képünkön a tatai blokkmesteri szakasz dolgozói, Takács és Zsilinszki elvtársak váltóberendezés-javitás közben.

(Ferkis Emil felv.)

Az üzemegészségügyi albizottság munkája a Landler-Műveknél

Január 8-án választottuk újjá társadalombiztosítási tanácsunkat. Az albizottságok összeállításánál megkülönböztetett gondot fordítottunk *az üzemegészségügyi albizottság* megszervezésére. Az albizottság tagjait különböző osztályok dolgozóiból válogattuk össze. A nagyobb osztályokról, mint például a VI. és VII. osztályról két-két tagot vontunk be az albizottságba. Olyan elvtársakra bíztuk ennek a feladatnak az elvégzését, akik *a gyakorlatból ismerik az üzemegészségügy nehézségeit és látják az üzemegészségügyi helyzet megjavításának fontosságát.*

Az albizottság, a mult hibáin okulva, rendszeressé tette értekezleteit. Az albizottság minden tagja elmondja saját üzemrészének egészségügyi helyzetét és javaslatot tesz a hibák megszüntetésére. *Az üzemegészségügyi albizottság szorosan együttműködik a munkavédelmi bizottsággal és az üzemorvossal.* A havi szemléket rendszeresen megtartják, a munkavédelmi bizottság tagjaival és az üzemorvossal közösen.

A szemléken megvizsgálják azokat a hibákat, amelyeket már előzőleg, albizottsági ülésen is megvitattak. Az üzemorvostól javaslatot kérnek, majd a feltárt hiányosságok megszüntetésére — a határidő megjelölésével — előterjesztést tesznek a szakszolgálati vezetőknek.

Az együttes munkának komoly eredményei vannak. A szolgálati vezetők a felvetett egészségügyi problémák megoldását most már a legtöbb esetben teljesítik, mégpedig *határidőre.* Az ólommérgezés veszélyének kitett dolgozók részére például időszakos szűrővizsgálat elvégzésére tettünk javaslatot. Ezt a szakszolgálati vezetők is támogatták s a MÁV-kórház laboratóriumának segítségével *már meg is történt a szűrővizsgálat.*

Javaslatot tettünk *rákszűrővizsgálatra* is, szigorúan szem előtt tartva az önkéntesség elvét. Ezen a vizsgálaton 850 női és férfi dolgozó vett részt.

Megszerveztük a *tüdőszűrővizsgálatot* is, ennek elvégzésére a fővárosi röntgen-fénykép-szűrőállomást kértük fel, amely el is vállalta.

Az üzemegészségügyi albizottság javaslata alapján állandóan napirenden van üzemünk tisztaságának kérdése. A járványos betegségek megakadályozására *tisztasági verseny indult a műhelybizottságok között.* Elsősorban az öltözők, a fürdők és a WC-k tisztaságát ellenőrizzük.

Az üzemegészségügyi albizottság, a munkavédelmi bizottság és az üzemorvos javaslatára a vállalatvezetőség a VII. osztály felett lévő öltözőt és fürdőt a dolgozók rendelkezésére bocsátotta.

Az év első negyedében a VI. osztály dolgozói részére elkészült egy 850 személyes fürdő, ugyancsak most nyílt meg az ólombronzöntvényekkel dolgozók öltözője és fürdője is.

Az üzemegészségügyi albizottság munkájához tartozik tehát az is, hogy *új egészségügyi létesítmények építését szorgalmazza,* de fő feladata, hogy *a dolgozók egészségét védje, a betegségeket megelőzze,* továbbá, hogy *a már meglévő egészségügyi berendezések helyes kezelése, és rongálások elleni védelme felett őrködjék.* Ennek ismertetésére *egészségvédelmi előadásokat* szerveztünk, amelyekben az egészséges munkaviszonyokkal is bőségesen foglalkoztunk. A munkavédelmi bizottság ismerteti a balesetek elleni küzdelmet és többször helyi példákkal érzékelteti, hogy a *betegstatisztika alakulása hogyan befolyásolja a terv teljesítését,* a vigyázatlanságból keletkezett balesetek miatt milyen sérülések fordulnak elő.

Eredményeink mellett vannak hiányosságok, nehézségek is, különösen a villanyhegesztők, öntők és kovácsok szemészeti szűrővizsgálata körül. A MÁV-kórház a szűrést csak a kórházban, kis csoportokban, nappali fény mellett tudja végezni. Ugy gondoljuk, hogy ez a nehézség nemcsak nálunk áll fenn, ezért helyes lenne, ha *mozgó laboratóriumot* rendeznének be, amellyel a szemészeti szűrővizsgálatokat a helyszínen, a műhelyekben, üzemekben tudnák elvégezni. Ezzel sok munkaidőkiesést takaríthatnánk meg és a dolgozók pihenőidejéből sem kellene elvenni.

Pávich Győző,
az üzemegészségügyi albizottság vezetője

Székely György
ÜB-elnök

„Pártonkívüli létemre kötelességemnek tartom, hogy harcoljak a kongresszusi hét sikeréért“

Elmondotta: Hajósi Sándor, az Északi Járműjavító ÜV sztahanovista tüzikovácsa

Tizenkét éve dolgozom az Északi Járműjavítóban. Amióta megindult a szocialista munkaverseny, mindig részt veszek abban és nem is a legrosszabb eredménnyel. A XII. osztály tüzikovácsműhelyében átlagosan 130 százalékot teljesítettünk brigádommal egészen januárig. Ez a mi szakmánkban, a mi műhelyünkben, a mi munkakörülményeink között igen jó eredménynek számit. Amikor januárban megindult a párt III. kongresszusa tiszteletére inditott verseny és a műhelyben a kommunista elvtársak elkezdték tárgyalni, mit ajánljanak fel a kongresszus tiszteletére, nekem is eszembe jutott valami. Először az: hol van az előirva, hogy a mi százalékunknak örökké 130-on kell rostokolni? Másodszor meg: azért, mert én pártonkívüli vagyok, nekem is meg kellene mutatnom, mennyire szeretem a pártot és milyen hálás vagyok azért, hogy vezeti a munkásságot, megbecsülést, rendes megélhetést, jogokat biztosit számunkra, amint azt a magam életében is állandóan tapasztalom a felszabadulás óta.

Mivel azonban az „egy kovács nem kovács, két kovács félkovács, három kovács egy kovács“ mondás nemcsak a munkában érvényes, hanem minden helyzetben, nem akartam egyedül dönteni. Megkérdeztem hát brigádom tagjait, Rátkai László és Szabó Sándor elvtársakat, mi a véleményük, tegyünk-e felajánlást a kongresszusi versenyre és milyet. Gondolkozás nélkül azt mondták: tegyünk. Szabó elvtárs hozzáfüzte: Értünk is harcol a párt. Mi is kértünk hát kongresszusi emlékiapot és bediktáltuk, hogy a kongresszus tiszteletére 140 százalékra emeljük teljesitményünket. Kicsit meg is ijedtünk, hogy ennyit vállaltunk és úgy neki gyürköztünk a munkának, hogy a 140 százalékot már februárban elértük. Na, ha ez máris sikerült, nem szabad itt megállnunk, gyerünk tovább a túlteljesitésért — mondottuk és márciusban 142 lett a százalékunk, áprilisban pedig elértük a 150-et. Pedig nem egyszerű sorozatgyártást végzünk, hanem válogatott munkát, ami sokoldalúságot és nagy gondosságot kiván. Az eddiginél több motoralkatrészt, teherkocsialkatrészt, váltózárcsavart és egyéb fontos kelléket készitettünk ilyen módon. A zsebünk sem bánta meg, mert a keresetünk emelkedett. Én 1300—1400 forintot keresek havonta.

Most, hogy közeledik a kongresszus és 17-én a mi üzemünkben is megkezdődik a kongresszusi hét, pártonkívüli létemre kedves kötelességemnek tartom, hogy harcoljak az ünnepi műszak sikeréért. Brigádom tagjaival együtt azzal ünnepeljük a kongresszust, hogy még több és még jobb munkát végzünk és teljesitményünket a kongresszusi héten 150 százalék fölé emeljük. Igy köszönjük meg a pártnak, hogy vezet minket pártonkívüli dolgozókat is és gondoskodik rólunk.

Nyitott SZEMMEL

A PÁPAI FŰTŐHÁZBAN

A fűtőházfőnök, *Polgár* elvtárs tájékoztatásából biztató kép tárul elénk: a fűtőházak versenyében — az igazgatóság területén — a pápai fűtőház márciusban a második helyezett volt. Haszonkilométer-előirányzatukat áprilisban több mint 6000 kilométerrel túlszárnyalták, százelegytonnakilométer-tervüket 130.000 helyett 144.477 kilométerre teljesítették. A nehézsúlyú-mozgalomban naponta átlag négy vonatot továbbítanak és az „*500 kilométeres*"-mozgalomban is biztatóak az eredmények...

Hibák? — Hát, talán kicsit magas az önköltség, de már javul... A béralapot is túlléptük — de ez indokolt. Vannak a műhelyben visszatérő munkák — de már kevesebb mint azelőtt...

Gondatlanság, lélektelen munka, „bratyi"-szellem

Csupa megnyugtató adat. De más kép tárul az elé. aki gondosan körülnéz a fűtőházban. Meglátja. hogy milyen ára van ezeknek a valóban figyelemreméltó eredményeknek. A mozdonyszereldében javításra váró „masinák" állnak sorban. Van olyan is, amely hely híjján kiszorul a tető alól... Mintha a fűtőház valamennyi mozdonyát egyszerre javítanák.

A dolgozókból nem fogy ki a panasz. Aki enyhén fogalmaz, az csak ennyit mond: nagyon rossz a mozdonyok állapota. A legtöbbnek szivárognak a tűzcsövei. A gépek piszkosak, mintha nem lenne gazdájuk.

— Gondatlan a kezelőszemélyzet — mondják a lakatosok.

— A kazánkovácsok. lakatosok rossz munkát végeznek — állapítják meg a mozdonyvezetők.

Ezeknek is. azoknak is igazuk van. A legtöbb panasz a fiatalokról szól. Hiányos a szaktudásuk és ami a legbántóbb. ezen nem is igen akarnak változtatni. A fiatal mozdonyszemélyzet — tisztelet a kivételnek — nem törődik a géppel. könnyelmű. A 324.470-es gépnek a fűtőházi bejárásnál összezúzódott az eleje, nekiment egy 411-esnek Egy másik gépről. amelyet nem vizsgáltak kellően át, elveszett a hajtórúdágy ékje. Következménye: „*levágott a hengerfödél*". A gondatlanságról, nemtörődömségről szóló példákat lehetne még sorolni, amelyek miatt a gépek javításra sorakoznak.

A javítóműhelyben fokozódik a baj azzal, hogy torlódás miatt „összecsapják" a munkát. A fiatalok nem hallgatják meg az öregek tanácsát. A legnagyobb baj azonban, hogy nincs szív, nincs lélek. Előfordult — és az ifik munkához való rossz viszonyát mutatja — hogy a művezető kiadta a munkát, az ifi lakatos beletekintett a munka-utalványba és félredobta: „*Ilyen keveset fizetnek érte? Akkor csinálja maga!*"...

Valaki szóvátette a minőséget. Rövid választ kapott: „*Ja. normában dolgozunk, nem lehet kukacoskodni...*" Pedig a normatételeket állítólag a minőségi munka figyelembevételével állapították meg.

A munkaerkölcs is gyenge lábon áll. Ebben elsősorban a fűtőházfőnök a hibás. Összetéveszti a dolgozókhoz való helyes viszonyt a „*haverkodással*". Majdnem mindenki pajtása, barátja. de különösen a futballisták. Szereti a sportot és ez dicséretes, de az nem. hogy emiatt elnézi a gyakori fegyelmezetlenségeket. A fűtőházfőnök gyengesége — mint általában az elnéző „*bratyizó*" vezetés — feltétlenül hibákhoz, súlyos mulasztásokhoz vezet.

A párt- és a DISZ-szervezetnek lenne elsőrendű feladata, hogy más hangulatot és friss szellemet. egyszóval új légkört alakítson ki a dolgozók között. A pártszervezet munkája azonban nem sok sikerrel jár. A pártvezetőség — élén a párttitkárral — becsületes elvtársakból áll. Csak kevés a tapasztalatuk és nem jártasak az ilyen bonyolult viszonyok között. Igaz, a hibák egy részének okát nem a fűtőházban kell keresni. Küszködnek az anyag-. alkatrész- és a szerszámhiánnyal. nem kapnak elég gyapotot a tisztításhoz sem. Ez is befolyásolja a javítások és a karbantartás minőségét. Nem kielégítő a bérezés sem. sokszor ez is oka a nemtörődömségnek.

Mindezek ellenére is lehetne más hangulat és jobb munka a fűtőházban. Ezért a pártszervezetet is terheli a felelősség, mert nem tesz eleget azért, hogy az elvtársak eljárjanak a népnevelőértekezletekre, hogy a pártmunka életre kapjon és megjavuljon az alacsony színvonalú — majdnem semmi — DISZ-munka.

De fel kell vetni a vasútpolitikai osztály instruktorainak munkáját is. Az instruktorok a körülményektől függetlenül legtöbbször csak olyan „*örök igaz, mindenütt használható szempontokat*" adnak ilyenformán: „*Adjanak több pártmegbizatást, javítsák meg a népnevelőmunkát, nyujtsanak segítséget a DISZ-nek*". A „hogyan" azonban elmarad. Hogyan lehet ezt megteremteni itt a fűtőházban, ahol jobbára vidékről bejárók dolgoznak, akik mindig sietnek, hogy le ne késsék a vonatot? Ahol felelőtlenek a fiatalok — mert nem kell félniök a munkanélküliségtől, a pénzbírságtól és más hasonló kapitalista módszerektől? Ez a pont az, ahol a pártvezetőségnek minden igyekezete elakad és a fűtőház jól dolgozó, becsületes munkásainak is, akik éjt nappalá téve szorgoskodnak a magasabb termelési eredményekért és akik a hibák ellenére is az igazgatóság fűtőházainak versenyében megszerezték a második helyet.

A segítés módja

Gyakorlati segítség kellene. Helyes lenne, ha az igazgatóság egy brigádot küldene a fűtőházba, amely felmérve a helyzetet, tapasztalatainak birtokában megtanítaná ilyen körülmények között is dolgozni a fűtőház vezetőségét. A vezetés és a politikai munka megjavítása, új munkaerkölcs kialakítása, a fiatal szakmunkások gondos továbbképzésének megszervezése. az öregek és fiatalok közötti ellentétek megszüntetése a legfőbb feladat. Ez az alapja a fűtőházban található hibák kijavításának.

A PÁRTKONGRESSZUS ELŐTT

Elmondta: Szabó Tibor, a Landler Művek pártbizottságának titkára, kongresszusi küldött

Fiatalember vagyok, 26 éves, de ha idősebb lennék, akkor is bízvást mondhatnám: életem eddigi legnagyobb eseménye, legbüszkébb öröme, hogy mint szavazati joggal felruházott küldött résztvehetek pártunk III. kongresszusán. Azt jelenti ez, hogy a párttagság bizalmával felvértezetten, de éppen ezért a legnagyobb felelősségtudattal beleszólhatok pártunk politikájába, nekem is szerepem lesz a kongreszus nagyfontosságú határozatainak létrehozásában. Azt jelenti, hogy méltóan kell képviselnem a kongresszuson a vasutas dolgozókat, akiknek munkája hozzájarult a kongresszus sikeres előkészítéséhez és akikre olyan nagy feladatok várnak majd a kongresszus határozatainak megvalósításában.

A kongreszusra elkisér üzemünk dolgozóinak lelkesedése, az a magávalragadó igyekezet, amellyel hozzá akartak és akarnak járulni a kongresszus sikeréhez. Hadd mondjam el egykét példáját ennek. A kocsiosztály minden részlege elhatározta, hogy a kongresszusi hét minden napján egy kocsival többet ad ki. A mozdonyosztály egy mozdony futójavítását vállalta. A IX., üzemfenntartási osztály dolgozói a kocsiosztály dolgozóival együtt a kongresz-



szusi héten átadják a fényezőüzem dolgozóinak fürdőjét, ugyancsak bevezetik a vízvezetéket a VII. osztály asztalosműhelyébe.

Népnevelőgárdánk elhatározta, hogy a kongresszusi héten, valamint a kongresszus tartama alatt mindennap tart sajtószemlét — eddig átlag hetenként tartották — és népnevelő tanácsadószolgálatot állítanak fel, hogy a dolgozók kérdéseire azonnal válaszoljanak.

Tudjuk, hogy a kongresszus után nagy feladatok várnak reánk. Ezeket becsülettel meg is oldjuk, annyival is inkább, mert nagy segítséget kapunk ehhez a kongresszustól. Ezért elhatároztam, hogy a kongresszuson a legnagyobb gondossággal és részletességgel készítem el jegyzeteimet, sőt nemcsak magáról a kongresszus tárgyalási anyagáról készítek feljegyzéseket hanem az elvtársakkal, a kongresszus többi küldöttjével folytatott beszélgetéseimről is. A kongreszusról visszatérve, népnevelő nagyaktívaértekezleten számolok majd be élményeimről s erre az értekezletre meghívjuk a tömegszervezetek képviselőit is, mert a parttagokkal és a pártonkívüli dolgozókkal egyaránt átfogóan akarjuk megismertetni a hatalmas jelentőségű eseményt.

Szeretném, ha a nagy élmény lüktető közvetlenségével tudnám megtartani beszámolómat üzemünk dolgozói előtt, mert szeretném, ha pártunk kongresszusa éppen olyan forró, lelkesítő, felejthetetlen élményként élne bennük is, amint bennem él majd.

Vasutasaink készülnek a berlini nemzetközi vasutas újítókiállításra

Az Északi Járműjavító ÜV újítási műhelyében serény munka folyik. Most végzik az utolsó simításokat a sok-sok kicsinyített modellen. melyek a berlini nemzetközi vasutas újítókiállításon a magyar vasutas újítók szorgalmát és találékonyságát bizonyitják.

Egy 424-es mozdony pontosan százszorosan kicsinyített mását küldik Berlinbe a kiállításra. Ez a mozdonytípus nemzetközileg már sok sikert aratott és bizonyos. hogy Berlinben ez a model is öregbíteni fogja a magyar vasút jó hírnevét. Apró elektromos motorral ellátott szénszerelő darut is küldenek ki Berlinbe az újítókiállításra. Ezen a darun bemutatják, hogyan lehet sokkal gyorsabban és kevesebb emberi munkával elvégezni a szénszerelést. Önműködő kerékpár-kiszerelőberendezés kicsinyített mását is elküldik Berlinbe. Ez a modell is azt bizonyítja majd a kiállításon, hogy Magyarországon a nehéz testi erőkifejtést igénylő munkafolyamatokat egyre inkább korszerű gépek segítségével végzik el. A berlini kiállításon bemutatják a legkorszerűbb magyar vágánygépkocsik motorszerkezetét és a legújabb magyar gyártmányú szikrafogóberendezés keresztmetszetét is.

A kiállítás anyaga több vagon rakományt tesz ki. Nemsokára útnak indítják a kicsinyített gépi modelleket. melyek Berlinben a magyar vasutasújítók életrevaló. hasznos ötleteit hirdetik majd.

Miskolc nyerte meg a Plesiveccel folytatott párosversenyt

Mint ismeretes, Miskolc-góc dolgozói párosversenyben állnak a Csehszlovák Demokratikus Köztársaság *Plesivec* (Pelsőc) állomásával. Az I. negyedévi értékelés alapján a miskolci-góc dolgozói nyerték meg a vándorzászlót. ami az elsőséget jelenti. Mindössze néhány százalékkal előzték meg ugyan a pelsőci-góc vasutasait, mégis mód felett örülnek a sikernek. mert jol dolgozó versenytársat győztek le. A sikernek elsősorban *Klein* Árpád sztahanovista mozdonyvezető és brigádja, *Felföldi* György mozdonyvezető és brigádja a részesei, akik sok túlsúlyos vonatot továbbítottak. Az állomás dolgozói közül *Kardos* József forgalmi szolgálattevő, *Bede II.* László tolatásvezető és brigádja tűntek ki.

A miskolci vasutasoknak tovább kell fejleszteni eredményeiket a menetrendszerinti indításban, mert ebben a pelsőciek megelőzték őket.

Bodonyi József, levelező

„Varázsoljuk virágoskertekké a Balaton melletti állomásokat"

Nemsokára benépesülnek a Balaton partjai. az üdülőhelyek kedves kis állomásait megtölti a nyaralók, kirándulók vidám zaja. A sokezernyi dolgozó kellemes üdülésének még kellemesebbé tételéhez a vasutas dolgozók is hozzájárulhatnak, mégpedig elsősorban azzal, ha csinos. barátságos állomással fogadják az érkező utasokat.

A szombathelyi igazgatóság és a szakszervezet területi bizottsága életrevaló. követésre méltó versenyt kezdett. A verseny jelszava: „*Varázsoljuk virágoskertekké Balaton melletti állomásainkat*" — a verseny célját is meghatározza: A versenypontok mindarra tekintettel vannak, ami

az állomások tisztaságát, csinosságát

emeli. Igy például a többi között kiterjednek a versenyfeltételek az állomások területén lévő lakóházak és környékük tisztántartására, az elavult felhívások és falragaszok eltávolítására, a tájékoztató feliratok célszerű, jó elhelyezésére, a vasutas dolgozók munkaeredményeinek ötletes közlésére, a közlemények. jelmondatok ízlésességére, a váltókezelői őrhelyek környékének parkosítására, az utazóközönség gyors, pontos, udvarias kiszolgálására, a szerelvények takarítására, a vonatkísérő személyzet udvarias szolgálatellátására, a növényzet gondozására, a vasuti területek parkosítására, fásítására, stb.

A versenyben. amely május 15-től szeptember 1-ig tart, az állomási és pályafenntartási szolgálati helyek kollektíven, valamint a vasutas dolgozók egyénien is résztvehetnek, sőt a kitűzött jutalmak elosztásánál figyelembe veszik azokat a vasutas asszonyokat és vasutas családtagokat is. akik szabadidejükben, társadalmi munkával járultak hozzá az állomások csinosításához, tisztántartásához.

A verseny győztesei között jutalmakat osztanak ki,

mégpedig a következőképpen: állomási szolgálatnál az I. díj 1600 forint. a II. díj 1400. a III. díj 1000 forint. A pályafenntartási szolgálatnál 2000, 1500, illetve 1200 forint a díjak összege, az egyéni munkában kitűntek között 600, 400 és 300 forintos díjakat osztanak szét.

A szombathelyi igazgatóság és a területi bizottság egyúttal *versenyre hívta a pécsi igazgatóságot. valamint a pécsi igazgatóság balatonmenti szolgálati helyeinek dolgozóit.*

Rákosrendező vezet a csomóponti versenyben

A pártkongresszus közeledtével fokozódik a csomóponti verseny tempója. *A kongresszusi hét* előtti napokban Rákosrendező-csomópont dolgozói vezetnek a versenyben, mert *komoly elhatározásuk, hogy ott lesznek a kongresszusi zászlóra pályázó üzemek között.* A túlsúlytovábbításban, az „*500-as mozgalom*"-*ban*, a rakodási idő és a kocsitartózkodási terv teljesítésében elért szép eredményük jogosítja őket erre. Ha azonban szándékuk csakugyan komoly, *meg kell javítaniok munkájukat a menetrendszerinti indításnál és a gurítási terv teljesítésénél is, mert itt egyelőre lemaradtak.* Használják ki a kongresszusi hét lendületét a lemaradás pótlására.

Miskolc-csomópont dolgozóinak is van pótolnivalójuk. Lemaradásuk annál szembetűnőbb, mert eddig az elsők között voltak. A mozdonyok javítási állagának csökkentésénél, az „*500 kilométeres mozgalom*" fejlesztésénél maradtak le különösen. Jók az eredményeik a túlsúly továbbításában és a menetrendszerinti közlekedésben.

Békéscsaba-csomópont dolgozói vállalásukhoz viszonyítva jó eredményeket értek el. Különösen a fűtőház végez kielégítő munkát. *Szombathely-csomópont* nem teljesítette a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indítását, sem pedig a kocsitartózkodásra. a szavatossági levél mozgalomra. a gőztartási idő csökkentésére, sem a kocsikihasználásra tett vállalását, csupán a nehézsúlyú vonatok közlekedtetésével végzett eredményes munkát.

Dolgozóink jó munkája a kongresszusi versenyben



KONCZOL SÁNDOR

Budapest-Józsefváros állomás kereskedelmi főnökségének dolgozója. A kocsik ki- és berakásánál 156 százalékos átlagteljesítménnyel harcol a kongresszusi verseny sikeréért.



ÖKRÖS MÁRIA

Budapest-Keleti-pályaudvar jegyvizsgálója, egyike a legjobb nődolgozóknak. Hiánytalmentesen dolgozik. Vállalását április hónapban 119 százalékra teljesítette.



MÉSZÁROS IRÉN

Tata állomáson példaszerű munkával kezeli a személypénztárt. Udvarias és segítőkészséggel párosult munkájáért nemcsak a vasutasok, hanem a bányászok is becsülik.



PULAI MÁRIA

Szombathely állomás darabárus átmenesztő raktárnoka. Rimaguas ó eredményeket ér el a gyüjtőkocsik kihasználásában. Szakszerűen és gyorsan dolgozik, tervét 119 százalékra teljesítette.



GOMBÁS MÁRIA

Nagytétény-Diósd állomás forgalmi szolgálattevője. Áprilisi havi teljesítményével elérte a sztahanovista szintet. Vonatforgalmi tervét 118. fajlagos kocsimozgatási tervét 166 százalékra teljesítette.



NYÉKI FERENC

Komárom állomás árurányítója, kiváló munkájával élen jár a versenyben. Kongresszusi vállalását túlteljesítve irányvonati tervét 193, rakodási idő tervét 140 százalékra teljesítette.

(Pávich Béla rajzai)

A Vasúti Tisztképző Intézet hallgatói szorgalmasan készülnek felelősségteljes hivatásukra

Az utóbbi években megváltozott a MÁV Tisztképző Intézet élete is: a fejlődés a Luther-utcai falakon belül kedvezően és szembeötlően éezteti hatását. A most folyó kettőstagozatú tanfolyamon *több hallgató vesz részt, mint a felszabadulás óta eltelt évek alatt összesen.* A régebbi tízhónapos tanulmányi idő helyett most 15 hónapig tart egy-egy tanfolyam s már az időtartam növekedése is következtetni enged arra, hogy mennyire *bővült, gazdagodott a tanulmányi anyag.*



Tóth Gábor tanársegéd az egyik hallgatóval elmagyaráztatja a biztosító berendezés működését.

(Kovács G. felv.)

Az oktatás színvonala elméleti és gyakorlati téren egyaránt *emelkedett.* Az előadó tanárok mellett *tanársegédek* működnek, akik gyakorlati szemináriumokat tartanak, amelyeknek — különösen most, amikor az I. tagozat hallgatói közvetlenül képesítő vizsgák előtt állnak — igen nagy a jelentősége. Nem kisebb segítséget jelent az, hogy az intézet — a 9. szakosztály messzemenő támogatásával — *szemléltető modelleket, távközlő- és biztosítóberendezéseket kapott.*

— A tanfolyam hallgatóinak zöme — mondja *Nagy-Thorma Géza* elvtárs, az intézet igazgatója — belátta, hogy *a tanulás szolgálati kötelesség.* A hallgatók szorgalmasan készülnek felelősségteljes hivatásukra s legnagyobb részük itt az intézetben még jobban megszerette a vasutat. Nagy ösztönző erőt jelentett, hogy a kiváló eredményt elérő hallgatók soronkívüli előléptetésben részesülnek a kinevezésnél.

Az intézet termeiben jarva feltünik, hogy az I. tagozat hallgatói között tekintélyes számmal vannak nők, viszont a II. — tehát az újabb — tagozatnál már csak elvétve találkozunk nőhallgatókkal. *Mi az oka ennek?* Válaszoljon erre *Karikás Mária* elvtársnő, aki *Sarosd* állomásról került a tanfolyam I. tagozatára, s szívvel-lélekkel szereti hivatását.

— A tanfolyam előtt fél évig voltam forgalmi szolgálattevő — mondja. Nagy felelősséget, fáradságos munkát jelent ez s bizony az intézet 18 tantárgya is erősen próbára teszi az embert — úgy gondolom ezek a fő okai annak, hogy megfogyatkoztak a nőhallgatók, De a másik oka: *a szolgálati vezetők, a partszervezetek, az üzemi bizottságok az utóbbi időben nem foglalkoznak olyan gonddal a nődolgozókkal, mint azelőtt.*

A továbbiakban már az igazgató elvtárs tájékoztat arról, hogy a hallgatók kiválogatásánál elkövetett hibák is befolyásolták ezt az arányt. Nagyon sokan megfelelő előképzettség nélkül kerültek az intézetbe. A helyzeten csak az javíthat — s ez a törekvés illetékes helyen is helyeslésre talált — hogyha *a kiválogatás eddigi szempontjain változtatnak s a hallgatókat elsősorban a szakszolgálatok vezetői küldik az intézetbe.*

— Általában szeretnénk, ha az illetékesek minden vonatkozásban *többet foglalkoznának velünk,* nagyobb érdeklődést tanusitanának munkánk iránt — mondja búcsúzóul az igazgató elvtárs. — De sajnos, a látogató olyan ritka nálunk — még így a vizsgák előtt is — mint a fehér holló. Egy évben egyszer ha valaki idetéved a Vasútpolitikai Főosztálytól, a politikai osztálytól, az oktatási, vagy a személyzeti szakosztálytól, a szakszervezetről nem is beszélve. Illetve a szakszervezet olyankor mindig tanujelét adja, hogy tud rólunk, amikor társadalmi munkáról van szó, amikor a Lokomotív-uszoda építkezésnél, vagy a téli hóeltakarításnál segítség kellett. Természetesen örömmel és kedvvel vállalkoztak a hallgatók ezekre a munkákra, de jól esne, ha az érdeklődés *más irányba* is kiterjedne. Például a segítség hiánya miatt húzódott közel egy évig a nagy előadóterem építése is, holott az egész munka annyiból állt, hogy egy falt át kellett törni és egy vasgerendát beépíteni.

Az intézet vezetősége és hallgatoi nem akarják, hogy elzárt szigetet képezzenek a vasút nagy folyamhálózatában. Az intézet jelentősége és jó munkája megkívánja, hogy legalábbis érdeklődést váltson ki az illetékesekből.

Az *„udvariassági"* látogatásokat itt és mindenütt hagyjuk a mult nem eppen haladó hagyományaiként feledésbe merülni — ma szívvel és lélekkel karoljunk fel minden olyan munkat, amely a jovo vasútját épiti. Márpedig az intézet szerepe elvitathatatlan ebben a munkában.

A Lokomotív-birkózók edzésén



A *Lokomotív* sportszakosztályok között kiváló eredményeivel mindig élenjárt a birkózószakosztály. A budapesti, debreceni, ceglédi vasutas birkózók igen sok megbecsülést szereztek már a vasutas sportnak. Nem egy közülük országos és világhírnévre tett szert.

A vasutas birkózók most ismét nagy sikert arattak: *megnyerték — immár harmadizben — a SZOT szabadfogású birkózó-csapatbajnokságát.* A Lokomotív csapata *Kenéz, Fábry, Sipos J., Hegedűs, Sipos L., Balla, Kovács Gy., Reznák* összeállításban fölényesen nyerte a bajnokságot a többi szakszervezeti egyesület előtt. Ennek eredménye volt azután, hogy az április közepén megtartott országos szabadfogású birkózó-csapatbajnokságokon *a SZOT-válogatottban hat vasutas birkózó szerepelt.*

Meglátogattuk a Budapesti Lokomotív birkózószakosztályát a szönyiúti edzőteremben. *Pintér István* edző vezetésével hetenként háromszor igen erős edzést tartanak itt a birkózók. Az edzés több részből áll. A világhírű szovjet birkózók edzésmódját ma már széles körben alkalmazzák a magyar birkózók is. Ennek lényege a kiegészítő sportágak fokozottabb bekapcsolása az edzésrendszerbe. Azelőtt elképzelhetetlen volt, hogy 100—110 kilós birkózó „izomkolosszusok" kosárlabda- és röplabda-mérkőzéseken vegyenek részt, kötélugrást gyakoroljanak, vagy kilométereket ússzanak. Ma pedig a szovjet tapasztalatok alapján ez is hozzátartozik a rendszeres edzéshez. Amikor meglátogattuk birkózóinkat, éppen tornáztak, majd hídalás aztán ismét torna, végül 15—20 perces birkózás következett fogásgyakorlással. A két gumiszönyegen egyszerre négy birkózó gyúrta, gyömöszölte egymást. Az edző utasítására egyik hidba ment, a másik csípődobást alkalmazott, a harmadik átforgatta ellenfelét, a negyedik kiemelte partnerét. A falakon elégedetten *„szemlélték"* az új gárda munkáját a vasutasok régi birkózó világhírességei: az olimpiai bajnokok, világbajnokok, világbajnoksági és európabajnoksági helyezettek, sokszoros magyar bajnokok. *Bóbis Gyula, Szilvási Miklós, Hódos Imre, Gál József, Németi Gyula, Kovács Gyula, Szilágyi Gyula* és *Sipos,* mind a vasutas birkózósport világhírű neveltjei.



A Lokomotív-birkózók edzésén. A szönyiúti új edzőteremben Pintér István edző a fiatalokat oktatja.

(Kovács G. felv.)

Pintér István edző elmondotta, hogy az eddigi eredmények nem teszik elbizakodottá a vasutas versenyzőket, valamennyien fokozott szorgalommal készülnek az ősszel kezdődő kötöttfogású birkózó évadra. Igen sokat vár az edző kitűnő csapatától, annál is inkább, mert *szeptembertől ismét a Lokomotívban versenyez Hódos Imre olimpiai bajnok és ismét szőnyegre lép Gál József világbajnok.* A fiatalok közül igen komoly tehetség a második Bóbisnak igérkező 108 kilós *Fülöp Ferenc,* továbbá *Székely Pál* és *Kurucz Attila.* Mindhárman kiváló munkát végző vasutas tisztek.

A kötöttfogású versenyek azonban még csak néhány hónap mulva kezdődnek. Addig a vasutas birkózók a kétfordulós szabadfogású csapatbajnoki Béke Kupa-versenyre készülnek. Reméljük, ugyanolyan jól megállják a helyüket, mint az eddigi nagy versenyeken.

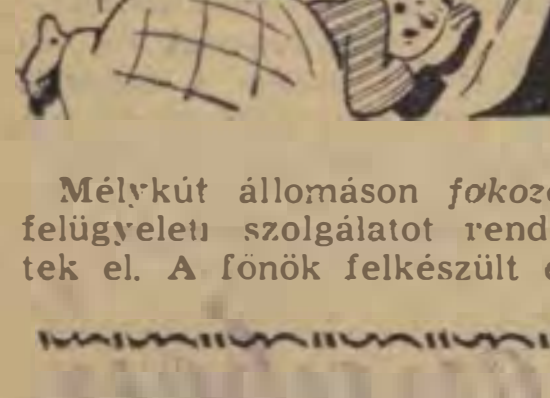
ÜTKÖZŐ

Kimegy a mosásban

A papírtakarékosság érdekében soha nem hervadó érdemeket szerez a Déli-pályaudvar Utasellátójának egyik férfi felszolgálója. Az étteremben, ha fizetésre kerül a sor, akkor a felszolgáló nem a drága papírt pocsékolja, hanem bájos közvetlenséggel egyenesen a fehér asztalterítőn végzi el a számolási műveleteket. Merész újítás. Gratulálunk. Nemcsak az újításhoz, de a merészséghez is.



Fokozott felügyelet



Mélykút állomáson *fokozott* felügyeletű szolgálatot rendeltek el. A főnök felkészült erre, mégpedig olyan alaposan, hogy a lakásából maga cipelte le a dunnát, a párnákat, gondosan megágyazott az irodájában. A szolgálattevő az asztalon készített fekvőhelyet magának, a váltóőr pedig a padon. Miután mindezt jól és az illendőség szerint elrendezték, álomba merültek. Mindhárman. Mély álomba. Fokozottan mélyebb álomba, mint máskor.

Mire való a sapka



Forró-Encsen tolattak. Ez mindennapos dolog. Nem hétköznapi dolog azonban, ahogyan *Hallgató Bertalan* és *Sotka Jánosné* fékezők a jelzéseket adták. Ugyanis jelzőzászló helyett sapkájukkal adták a jelzéseket. Nevezettek egyébként nemrégen vizsgáztak az F. 1-es utasításból. Tehát jól tudják, hogy a tolatási jelzéseket zászlóval kell adni. Úgylátszik, nehezen lesznek az utasításszerinti munka zászlóvivői.

A Közgazdaságtudományi Egyetem kultúregyüttese Celldömölkön

Celldömölk állomás fontos vasúti csomópont a Dunantúlon. Az állomás dolgozói sok szép eredményt értek már el, kétizben elnyerték az élüzem kitüntetést, s most arra törekednek, hogy a második negyedév eredményei alapján harmadszor is kierdemeljék az élüzem címet.

A jó szakmai munka mellett azonban *háttérbe szorult a kultúrmunka.* Születtek ugyan időnként kulturális kezdeményezések, amelyeket azonban hosszú, néma csend követett. Hiányzott az állandóság, a folyamatos fejlődés. Az állomás dolgozói tudják, érzik ezt s ezért legutóbb is újabb kezdeményezéssel próbálták előbbremozdítani a kultúra kátyuba ragadt szekerét: *vendégszereplésre hívták a Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem kultúrgárdáját.*

Mindjárt le is kell szögezni, hogy a kezdeményezés sikerült. A 73 tagú kultúregyüttes gazdag, szinpompás műsort mutatott be és személyesen is átadták tapasztalataikat, mondhatni *„munkamódszereiket".* Az egyetem kultúrgárdája megbeszélte a vasutas kultúrcsoport tagjaival, hogy együttesen tanulmányozzák majd a vidék népi jellegzetességeit, szokásait, dalait, táncait, mert — mint mondották — *„a siker biztosítéka az, ha egyénit, jellegzeteset mutatnak be a kultúrgárdisták".*

A május 8-i kultúrest után valósággal felpezsdült a celldömölki vasutas kultúrélet és már az esten is látszott — zsúfolt volt a nézőtér, a vasutas dolgozókon kívül a község lakói közül is százával jöttek el — hogy *nagy szükség van a vasutasok kultúrmunkájára.* Az egyetemi kultúregyüttes segítségnyujtása, amelyet hasonló vendégszereplések követnek majd, reményt ad arra, hogy szélesebben bontakozik ki a kultúrelet Celldömölkön és eléri azt a szinvonalat, amelyet a vasutasság és a környék lakossága egyaránt megkíván.

De ahhoz, hogy ezt a kultúrfeladatot a celldömölki vasutasok betölthessék, *több segítséget várnak szolgálati vezetőiktől.* A május 8-i kultúrest nézőtere is megmutatta, hogy a szolgálati vezetők — kevés kivétellel — alig tanúsitanak érdeklődést a kultúrmegnyilvánulások iránt. Ott voltak a nézők soraiban az állomás pártszervezetének képviselői, a járási pártbizottság, a járási és a helyi tanács és egyéb helyi szervek vezetői közül többen, de *hiányoztak a vasúti szolgálati helyek vezetői.* Nem új jelenség ez Celldömölkön, régóta panaszkodnak a kultúraktívák, hogy a vezetők *„lenézik őket",* nem érdeklődnek munkájuk iránt.

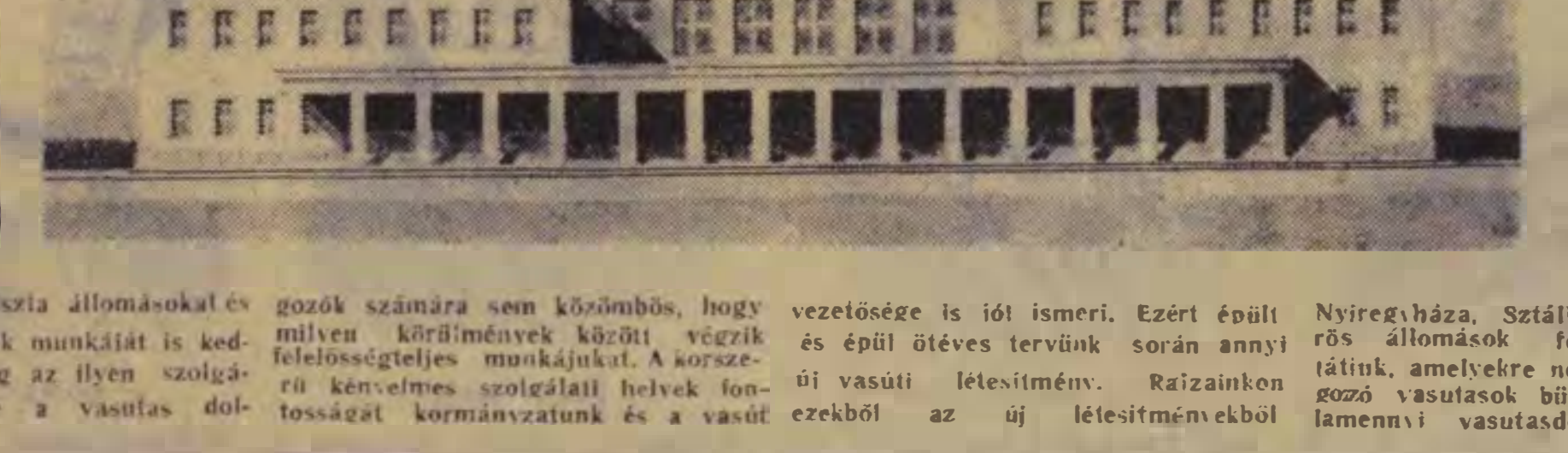
A celldömölki vasutas kultúrmunka megjavulásának fő feltétele pedig az lenne, ha a helyi vezetők mostani érdektelensége érdeklődéssé változna. Ez a dolgozók véleménye is.

Mózes Károly
a területi bizottság kultúrnevelési felelőse

Miklós István
állomásfőnök

Munkánkat megkönnyíti, életünket szebbé teszi a kormányprogramm







Szép, tiszta, korszerű szolgálati helyeken, világos, kényelmes szobákban könnyebben megy a munka, vidámabb, kiegyensúlyozottabb a munka légköre. Az utazóközönség is más szemmel nézi az ízléses, tiszta állomásokat és a vasutas dolgozók munkáját is kedvezőbben ítéli meg az ilyen szolgálati helyeken. De a vasutas dolgozók számára sem közömbös, hogy milyen körülmények között végzik felelősségteljes munkájukat. A korszerű kényelmes szolgálati helyek fontosságát kormányzatunk és a vasút vezetősége is jól ismeri. Ezért épült és épül ötéves tervünk során annyi új vasúti létesítmény. Rajzainkon ezekből az új létesítményekből Nyíregyháza, Sztálinváros és Kiskőrös állomások felvételi épületeit látjuk, amelyekre nemcsak az ott dolgozó vasutasok büszkék, hanem valamennyi vasutasdolgozó is, mert munkájuk megbecsülését, pártunk kormányunk gondoskodásának nagyszerű példáit látják bennük.

(Kovács István rajzai)

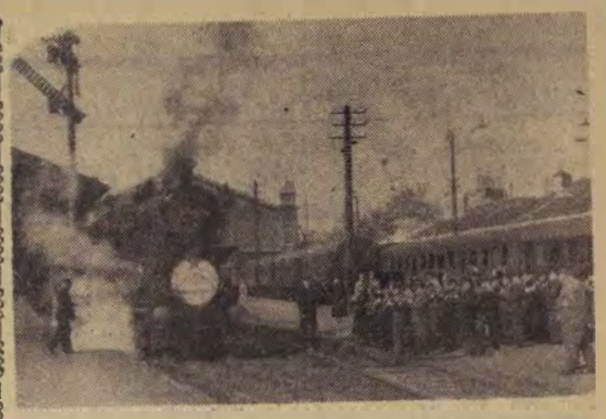
SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Lapiulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI. Sztálin-út 28. sz. — Telefon: 228—895 428—317, 428—332, üzemi telefon. 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 MÁJUS 22.



Vasutasaink a pártkongresszus tiszteletére a békevonatok egész sorát indították az ország különböző részeibe. Képünkön a Nyugati-pályaudvarról Záhonyba induló békevonat ünnepélyes búcsúztatását látjuk. A vonatot a Hámán Kató fűtőház 424.106 számú mozdonya továbbította, Turi József mozdonyvezető, Kosztolányi Gyula és Dancs István fűtők irányításával.

(Kovács G. felv.)

PÁRTUNK III. KONGRESSZUSA

Május 24-én megkezdi tanácskozásait pártunk legfelsőbb szerve, a III. kongresszus. A kongresszus megvizsgálja és megvitatja a megtett utat és megállapítja, mit kell tenni a továbbiakban, hogy tovább haladjunk előre a jólét emelésének, a szocializmus további építésének útján. Dolgozó népünkkel együtt a vasutasok is nagy várakozással tekintenek a kongresszusra és forró szeretettel köszöntik a párt legfelsőbb szervének tanácskozását.

A mi pártunk szorosan összekapcsolódott a néppel, összekapcsolódott az elmúlt 35 esztendő kemény harcai során. A párt vezette a harcot a dicső Tanácsköztársaság hónapjaiban, hogy boldog életet teremtsen a kizsákmányoltak millióinak. A 25 esztendős rabság idején, a fasizmus sötétségében is az illegalitásba szorított kommunista párt mutatott utat, vezette a sztrájkharcokat, mozgósított tízezres tömegeket a népnyúzó rendszer, a szovjetellenes imperialista háború ellen. A kommunisták pártja vezette a harcot a független, demokratikus, szabad Magyarországért!

A felszabadulás óta eltelt kilenc esztendő sikeres harcaiban is a párt vezetie győzelemről győzelemre a magyar dolgozók százezres tömegeit. Ez idő alatt a párt még szorosabbra fűzte kapcsolatát szülőanyjával, a néppel, s pártunk a nemzet vezetőerejévé vált. A párt és a nép kapcsolata az a hatalmas erő, mely biztosítja állandó töretlen előrehaladásunkat. Ezért mérhetetlenül nagy a nép bizalma a pártban, melynek politikája a nép jólétét, felemelkedését szolgálja, mely kifejezi népünk békeakaratát, népünk vágyait. S pártunknak, amelyet a marxizmus-leninizmus tegyőzhetetlen elve vezérel, mérhetetlenül nagy a bizalma a népben; tudja, hogy a nép a történelem formálója, az építő, az alkotó s a győzelem forrása csak az lehet, ha a párt nemcsak vezeti, hanem szolgálja is a népet.

Pártunk ma erősebb, mint valaha. A Központi Vezetőség júniusi határozata tovább erősítette a pártdemokráciát, megerősítette a pártszervezetek vezetését, növelte a párttagság aktivitását, nagyobb önbizalmat, felelősségérzetet adott a párttagságnak. A párt és a tömegek közötti ilyen szoros kapcsolaton és mély bizalmon alapszik a Központi Vezetőség júniusi határozata. Június óta jelentős eredményeket értünk el a kormányprogramm megvalósítása terén. Ezek az eredmények hiven tükrözik, hogy népünk magáévá tette a kormányprogrammot és kész minden erejével harcolni annak megvalósításáért.

Az elért eredmények figyelemreméltók, de korántsem jelentik azt, hogy a Központi Vezetőség határozatának végrehajtása kellő ütemben halad. A kormányprogramm megvalósítása a vasútnál is még sok akadályba ütközik. Ütközik az ellenség aknamunkájába, a megszokás visszahúzó erejébe, az újjal szembeni értetlenségbe és a bürokratizmusba. De mindennél inkább fékezi a határozatok megvalósulását az, hogy számos helyen hibásan értelmezik a párt politikáját.

Mi az életszínvonal emelését tűztük ki célul — de vannak, akik azt hiszik, hogy most már szemet lehet hunyni anyagpocsékolások, bércsalások felett. A szolnoki fűtőházban például Horváth István II. műszaki főszakmester az általa készített csavarokat leadás után visszalopta és másnap újra elszámolta. Bizony ilyen jelenségek még gyakran előfordulnak, és pártszervezeteink nem harcolnak kellő erővel a bércsalás ellen, mely gátolja további felemelkedésünket.

Mi felléptünk a rideg parancsolgatás, utasítgatás ellen — de vannak, akik azt hiszik, hogy a fegyelem ellen léptünk fel, hogy most már nem kötelező a munkarend betartása. A pápai fűtőházban még előfordul olyan eset, hogy a kiadott munkát a dolgozó nem végzi el, pedig munkafegyelem nélkül nem tudunk előrehaladni.

Mi kiszélesítettük a pártdemokráciát — de vannak párttagok, akik azt hiszik, hogy most már lazulhat a pártfegyelem. Így gondolkoznak sokan a szolnoki fűtőházban, ahol még gyakori jelenség, hogy a taggyűléseken még a párttagok 30 százaléka sem jelenik meg. A párt júniusi határozatának ilyen egyoldalú értelmezése a legnagyobb akadálya a jólét gyorsabb emelésének. Hisz mindezek a lazaságok az életszínvonal emelésének anyagi alapjait támadják. Az új politika végrehajtása nem kevesebb, hanem több fegyelmet, nagyobb erőfeszítéseket kíván a vasutas dolgozóinktól.

A kormányprogramm az életszínvonal emelésének programmja, de teljesíteni és túlteljesíteni csak akkor tudjuk, ha teljesítjük és túlteljesítjük termelési terveinket. Éppen ezért megengedhetetlen az üzemek vezetésében a béralaptúllépés, a fegyelmezetlenségek elnézése, az anyagpocsékolás, a selejtes munka. Az a vezető és az a pártszervezet, amely elnézi a lazaságokat, az elszakad a dolgozóktól, az nem segíti, hanem akadályozza a népjólét emelése programmjának megvalósítását.

A párt politikája megnövelte népünk alkotóerejét, emelte dolgozóink öntudatát, megerősítette vasutasainkban azt a tudatot, hogy ő is az ország felelős gazdája. Ennek az erőnek, a párt iránti szeretetnek, vasutasaink emelkedő öntudatának tükörképe a kongresszusi verseny. A kongresszusi hét eredményei és az egész kongresszusi verseny sikere világosan mutatja, hogy vasutasaink nemcsak várnak a kongresszustól, hanem munkájukkal adnak is, hozzájárulnak a kongresszus sikeréhez.

Vasutasaink elhatározták, hogy a kongresszus tanácskozásai alatt is újabb és újabb munkagyőzelmekkel segítik a párt legfelsőbb szervének tanácskozását. Munkájuk bizonysága annak, hogy vasutasaink nemcsak helyeslik a párt politikáját, hanem lelkesen végre is hajtják. Az elért termelési eredmények bizonyságai annak, hogy megnövekedett a vasutasok hazaszeretete, odaadása a párt, a kormány, a nép iránt.

A pártkongresszus évekre meghatározza azt az utat, melyen haladni fogunk, amelyen a párt vezet a boldog élet felé. Ezért tekintenek vasutasaink mély bizalommal a párt legfelsőbb szervének tanácskozása elé és köszöntik forró szeretettel a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusát.

Dolgozóink kongresszusi őrségen

Miskolc személypályaudvar dolgozói elhatározták, hogy a kongresszusi héten elért kiváló teljesítményeik továbbfokozására a kongresszus tanácskozásának ideje alatt *kongresszusi őrséget* tartanak. A kongresszusi őrség megszervezését a III-as műszak dolgozói kezdeményezték, a többiek nagy lelkesedéssel csatlakoztak hozzá.

Barta Mihály gurításvezető mindjárt vállalta, hogy a kongresszusi őrség alatt a kongresszusi héten elért eredményét egy százalékkal túlteljesíti. *Kubányi* János forgalmi szolgálattevő megígérte, hogy az önköltségcsökkentés érdekében az érkező és induló gépek gőztartását öt százalékkal csökkenti. *Vörös* József sztahanovista kocsimester és brigádja felajánlotta, hogy a *Lenin Kohászati Művek* termelésének előmozdítására az egy kocsira eső fajlagos kocsimozdítási egységidőt tíz százalékra szállítja le. A nagyszerű kezdeményezéshez lelkesen csatlakoztak a többi műszak dolgozói is. Kommunisták, pártonkívüliek fáradságot nem kímélve készülnek rá, hogy kitűnő eredményeikkel emlékezetessé tegyék a kongresszusi őrséget.

A kongresszusi hét utolsó napjaiban *Barta* Mihály gurításvezető és brigádja a gurítási tervet 102.8 százalékra, *Kubányi* János forgalmi szolgálattevő és brigádja elegytovábbítási tervét 103.5 százalékra, *Veszprémi* Ferenc gépkísérő az érkező gépek gőztartási idejét 115.8 százalékra, *Török* József kocsimester és brigádja a fajlagos kocsimozdítási tervét 108.8 százalékra teljesítette.

Az Északi Járműjavító dolgozói a kongresszusi héten már az ötéves terv túlteljesítéséért dolgoztak

Az *Északi Járműjavítóban* május 17-én reggel *ünnepélyes bejelentéssel* kezdődött a kongresszusi hét. A dolgozók a bejelentésből örömmel vették tudomásul, hogy az előző napokban megtartott értékelés szerint *az üzem április 30-án déli 12 órakor befejezte ötéves tervét.* Büszkén dobogott meg a bejelentésre valamennyi dolgozó szíve, hiszen az ötéves terv sikeres befejezésében mindnyájuknak része van. Valamennyiök jó munkája eredményezte, hogy nyolc hónappal a határidő előtt elvégezték mindazt a munkát, amit az ötéves terv kiszabott nekik. Az a tudat, hogy most már az ötéves terv túlteljesítéséért dolgoznak, megsokszorozta erejüket, munkakedvüket és nagy lendülettel fogtak hozzá a kongresszusi hétre tett felajánlásaik valóraváltásához.

A XII. osztály teherkocsi-részlegében a kongresszusi hétre vállalt 7 darab teherkocsi-futójavításból keddre már négyet megcsináltak, a hét közepére pedig már a többi is elkészült. A munkát egy ifjúsági brigád végezte *Németh* Mihály és *Sarlós* József elvtársak példamutatása nyomán.

A nagymotor-részleg dolgozói a 841. számú villamosvonat motorfővizsgáját június 9 helyett május 22-re elkészítették. Ebben a munkában *Cseke* asztalos-, a Köntös lakatos- és a Kovács fényező-mázoló brigád tűnt ki.

A XIV. osztály dolgozói a Betonútépítő Vállalat részére rendelt három darab pakurakeverőből kettőt május 30 helyett 22-én átadtak.

A sztálinvárosi vasutas fiatalok jó munkájukkal hozzájárultak a nagykohó termelési eredményeihez

Sztálinváros állomásának még nincs minden szolgálati helyén törzsszemélyzete, de dolgozói kivétel nélkül lelkes fiatalok, akik nem ismernek fáradságot, ha munkáról van szó. Bebizonyosodott ez a kongresszusi héten is. A *Sztálin Vasmű* nagykohója a kongresszusi hét első napján 33 tonna vasat adott terven felül. Ennek az eredménynek az eléréséhez nagymértékben hozzájárultak a sztálinvárosi vasutas fiatalok is azzal, hogy *hatalmas tömegben és gyorsan szállították az anyagot a kohó dolgozóinak.* A fajlagos kocsimozgatásban 110, a menetrendszerinti vonatindításban 107, a kocsitartózkodásban 108, a rakodási időnél 132 százalékot teljesítettek.

Még egy feltűnő vonása van a sztálinvárosiak jó munkájának a kongresszusi héten. A régebben *„baleseti gócnak"* nevezett állomáson teljesen balesetmentesen dolgoznak.

Szücs András
levelező

300 kilométer — „zöld úton" át

Komló állomás kereskedelmi dolgozói sokat törték a fejüket, mivel ünnepelhetnek méltóképpen a kongresszust és mivel tehetnék emlékezetessé a kongresszusi hetet. Felajánlották, hogy a kongresszusi héten *összeállítanak egy olyan irányvonatot, amely tolatás nélkül befut 300 kilométert.* A forgalmi dolgozók csatlakoztak ehhez a felajánláshoz és vállalták, hogy az így összeállított vonatot a tolatóbrigádjaikból összeállított vonatkísérő csapat továbbítja.

A felajánlást május 17-én teljesítették: 18.15-kor indult útnak a 6169-es miskolci irányvonat 42 kocsival és 1085 tonnával. A vonatvezető Tombor Sándor sztahanovista tolatásvezető volt, aki brigádjának tagjaival Dombóvárig vitte a vonatot és itt átadta Dombóvár állomás egyik DISZ-brigádjának.

Ezen a példán felbuzdulva *Kuti* Tivadar forgalmi szolgálattevő DISZ-brigádja elhatározta, hogy szintén visz egy nehézsúlyú irányvonatot Sztálinvárosba. A Kuti-brigád tagjai vállalásukat május 22-én végre is hajtották.

Görbe Zoltán,
levelező

A kereskedelmi dolgozók a kongresszusért



A kereskedelmi szolgálat dolgozói a rakodások meggyorsításával, az áru fokozottabb védelmével járultak hozzá a kongresszusi hét szállítási feladatainak sikeres megoldásához. Képünkön Budapest—Józsefváros pályaudvar „Vörös Október" rakodóbrigádját látjuk. A brigád tagjai, Csányi Mihály, Pásztor János, Miksi János és Kiss Balázs a kongresszusi héten 180 százalékos átlageredménnyel dolgoztak.

(Kovács G. felv.)

240 százalék a kongresszus tiszteletére



Kovács Aladár, az Északi Járműjavító kétszeres jelvényes sztahanovista esztergályosa a kongresszusi héten 240 százalékos teljesítményt ért el.

(Kovács G. felv.)

ÉLJEN A MAGYAR DOLGOZÓK PÁRTJÁNAK III. KONGRESSZUSA!

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

„Elvárjuk, hogy a mi pártvezetőségünk is a kongresszusi verseny vezetője legyen"

Nagy ünnep küszöbén, pártunk kongresszusa előtt állunk. Pártvezetőségünknek most az lenne a feladata, hogy irányítsa, a pártbizalmiakon és népnevelőkön keresztül pedig lelkesítse a dolgozókat a kongresszusi felajánlások végrehajtására. Meg kellene magyarázni a dolgozóknak, hogy a vállalások végrehajtása a legfontosabb hozzájárulás a párt politikájának: a béke, munka, jólét, a felemelkedés programmjának valóraváltásához.

A kongresszusi verseny az életszínvonal emelésének a versenye, de egyben a nehézségek leküzdésének versenye is. A pártszervezetnek ezt a versenyt eleven agitációval kellene segítenie. Helyes lenne, ha a pártvezetőség a szakszervezeti és szakszolgálati vezetőkkel együtt megvizsgálná a versenyben elért eredményeket, felkutatná a további előrehaladás akadályait és segítene azok kiküszöbölésében. Jó volna, ha az alapszervezet vezetősége figyelné a dolgozók versenyhangulatát és a hibákat politikai agitációval is segítene kijavítani.

Nagy hiba az, hogy a mi alapszervezetünk vezetősége nem ismerte fel irányító szerepét a kongresszusi versenyben.

Az alapszervezet vezetősége a verseny irányítását csupán szakszervezeti ügynek tekintette

és a kongresszusi versenyben a szakszervezeti vezetőket teljesen magára hagyta.

Az alapszervezet vezetősége újjáválasztása óta még nem tartott sem pártbizalmi-, sem népnevelő-értekezletet, nem adott feladatokat, agitációs érveket a versenyagitációhoz és így agitáció nem is volt. Ennek következménye, hogy nálunk *a kongresszusi versenynek nincs kellő politikai tartalma*, ilyenirányú munkát mindössze a szakszervezet és a szakvonal végez *Pécsi* és *Kuti* elvtársak személyében. Helyes lenne, ha az alapszervezet vezetősége sürgősen megkezdené a népnevelőmunkát és arccal a kongresszusi verseny felé fordulna.

Nem tudom, mi lehet az oka, hogy az alapszervezet vezetősége a vezetőségek újjáválasztása óta miért nem hívott össze taggyűlést? Miért nem számol be a tagság előtt végzett, vagy nem végzett munkájáról és arról, mit tesz az annakidején elfogadott határozat megvalósításáért? Mi valósult meg eddig a párthatározatból? Bizonyara nem sok, mert erről még nem beszéltek, s a végzett munkát nem értékelték. *Ez a párttagság lebecsülését, a pártdemokrácia megsértését jelenti.*

Az alapszervezet vezetősége sürgősen javítson munkáján, fűzze szorosabbra az együttműködést a szakszervezettel és a szakszolgálattal, vegye fel a kapcsolatot magával a párttagsággal is. Elvárjuk, hogy a mi pártszervezetünk és a mi pártvezetőségünk is a kongresszusi verseny vezetője legyen. Ez lesz a pártvezetőség legfőbb hozzájárulása a kongresszusi verseny sikeréhez.

NAGY SÁNDOR
vonatvezető, Cegléd.

A kongresszus napján megtakarított szénnel továbbítanak minden vonatot a ferencvárosi mozdonyvezetők

Ritkán látni olyan lelkes röpgyűléseket, mint amilyeneket a ferencvárosi mozdonyvezetők és fűtők tartottak, amikor elhatározták, hogy ők is résztvesznek a kongresszusi hét ünnepi műszakában. Egymással versengve szólaltak fel és szinte egyemberként tettek fogadalmat, hogy *a kongresszus tiszteletére minden felkínált árut, gépet, nyersanyagot, élelmi cikket gyorsan és pontosan, nehézsúlyú vonattal továbbítanak.* Vállalták, hogy *jó együttműködésben a forgalommal 50 nehézsúlyú vonatot visznek a kongresszusi héten, 400 tonna szén megtakarítása mellett.* A ferencvárosi dolgozók törekvése az, hogy *a kongresszus első napján minden vonatot megtakarított szénnel továbbítsanak. Ha a 400 tonnás megtakarítás sikerül, ezt a céljukat el is érik. A jelek szerint sikerülni is fog, mert a kongresszusi hét közepéig az előirányzott mennyiségnek már több mint felét megtakarították.*

Zentai János sztahanovista mozdonyvezető ezt mondotta:

— A hátralévő napokban úgy dolgozunk, hogy minden vonat időben kapjon gépet és minden áru egy pillanat késedelem nélkül kerüljön rendeltetési helyére. Erre kötelez bennünket büszkén viselt kitüntetésünk, a Munka Vörös Zászló Érdemrendje is, amelyhez meg akarjuk nyerni a kongresszusi zászlót.

TAKÁCSI ISTVÁN levelező

Kongresszusi versenyhíradó

NOTÁT KÜLDÖTT A RADIO Orosháza állomás dolgozóinak jó munkájukért, amely azt eredményezte, hogy a kongresszusi versenyben május első dekádjában elsők lettek a szegedi igazgatóság 17 nagyállomása között. A kedves figyelmet a kongresszusi héten még jobb munkával hálálták meg a dolgozók. Juhász László forgalmi szolgálattevő és brigádja a vonatok terhelésénél 206 százalékot ért el. Minden vonatát menetrendszerint indította. Zalai Ferenc tolatásvezető és brigádja a kocsitartózkodási tervet 109, a fajlagos kocsimozgatást 130 százalékra teljesítette május 18-án. (Pataki József levelező.)

★

A KELETI FŰTŐHÁZ FIATALJAI a kongresszusi héten pótfelajánlásaik teljesítéséért dolgoztak. Goldgruber Pál, Kól Gyula, Sipos József, Varga Sándor egyaránt 170 százalékos teljesítést értek el.

★

2.3 NAPOS KOCSIFORDULÓVAL DICSEKEDHETNEK Gyékényes állomás dolgozói a kongresszusi héten. A nagyszerű eredmény elérésében az építésügyi minisztérium I. számú gyékényesi kavicstermelő üzemének dolgozói segítettek nekik. Dicséretet érdemel Kuczkó József tervhivatalnok, aki a kavicsbányával jó kapcsolatot épített ki és így nagymértékben hozzájárult a kocsiforduló idejének csökkentéséhez. (Várnai László tudósító.)

★

KISS ISTVÁN SEGÉDKEZELŐ ÉS MOLNÁR FERENC FŰTŐ 411-065. számú mozdonyukkal 13 nehézsúlyú vonatot továbbítottak Kazincbarcika és Miskolc között. A 13 vonattal 6326 tonna túlsúlyt vittek, ami 30 százalékos túlsúlytovábbításnak felel meg.

★

GODOLLŐ ÁLLOMÁS dolgozói nehéz körülmények ellenére is 127 százalékos kocsitartózkodást, 104 százalékos menetrendszerinti vonatindítást és 100 százalékos fajlagos kocsimozgalást értek el a kongresszusi héten. Fej-fej mellett haladt a versenyben Haidu Géza és Tordony István brigádja. (Hasznos József levelező.)

★

PUTNOK ÁLLOMÁSON Tóth Erzsébet és Bárdos Miklósné takarítónők a szokásosnál is jobb munkát végeztek a kongresszusi héten, hogy állomásuk eséllyel vehessen részt a tisztasági versenyben. (Orbán Lajos levelező.)

★

ÖT BANRÉVEI DOLGOZÓ érte el a sztahanovista szintet a kongresszusi versenyben. Juhász József tolatásvezető, Dragulya Emil, Fazekas Béla, Kristóf Béla kocsirendező és Bukovenszki János gépkísérő most azon fáradoznak, hogy teljesítményüket állandósítsák. A kongresszusi héten a kocsimozgatásban 172, a kocsitartózkodásban 159 százalékot értek el. (Sáfrány Jolán levelező.)

Új vasutastiszteket avattunk

Szombaton, május 15-én a koradélelőtti órákban megtöltötték a szőnyiúti Lokomotív-sporttelep lelátóit a MÁV Tisztképző Intézet I. évfolyamának hallgatói, a különböző szakszolgálatok dolgozói. A lelátók előtt, a zöld gyepen sötétkék egyenruhában, fehér kesztyűvel, katonás rendben sorakoznak a MÁV Tisztképző Intézet ez évben végzett növendékei. Nagy ünnep számukra ez a nap. Életüknek egy szakasza — a Tisztképző Intézet megszokott falai közötti élet, a rendszeres közös tanulás első időszaka most lezáródott. Ezen a napon 210 vasúti tiszttel szaporodik a vasút tiszti állománya. 210 új tiszt indul el most az életbe az ország minden részébe, hogy gyakorlatilag hasznosítsák az eddig tanultakat. A tanulás időszaka ezzel még nem ért véget. Most az életben, a gyakorlatban kell bebizonyítaniok, hogy alkalmasak a vasutastiszt nehéz, felelősségteljes hivatására.

A tisztavató ünnepségen megjelentek *Bebrits Lajos*, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Bognár Imre*, a Vasutpolitikai Főosztály vezetője, *Gáspár Sándor*, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, *Csanádi György*, a MÁV vezérigazgatója. *Németh József* és *Csamangó Henrik* vezérigazgatóhelyettesek.

A vasutas tisztavató ünnepséget néphadseregünk tisztavató ünnepségeinek mintájára szervezték meg. A miniszter és a vasút vezetőinek érkezését kürtszó jelezte, majd a zenekar a magyar és szovjet himnuszt játszotta. A tisztté avatási rendelet felolvasása és a vállapcsere után Bebrits Lajos elvtárs, miniszter mondott beszédet. A többi között hangsúlyozta: Büszkén viselhetik a most felavatott vasutastisztek az uj rangjelzést. A munka, amely önökre vár, igen nagy. Egyre emelkedik a forgalom, évről évre nagyobb arányban kell továbbítani a személyeket és árut. Ötször több utast, négyszer több árut kell a vasútnak elszállítani most, mint a Horthy-rendszerben, hogy eleget tehessünk a fokozott követelményeknek. Új vasútvonalakat építünk, korszerű biztosító- és jelzőberendezéseket létesítünk, állomásokat bővítünk. Sok nehézséget kell még leküzdeni. Ehhez jelentős segítséget ad, hogy mind eredményesebben alkalmazzuk ma már a szovjet módszereket.

A beszéd után a 210 vasúti tiszt — akik közül 85 nő — letette az esküt, majd pattogó induló hangjai mellett díszmenetben vonultak el a tribün előtt.

A felavatott vasúti tisztek — a forgalom új parancsnokai — már elfoglalták új szolgálati helyüket, elindultak életpályájukon.



Az új vasúti tisztek elvonulnak a díszemelvény előtt.
(Kovács G. felv.)

Akik törődnek a dolgozók mindennapi életével

Miskolc személypályaudvar dolgozói sokszor keresik fel egyéni problémáikkal vezetőiket, mert tudják, hogy bizalommal fordulhatnak akár Bánlaki István elvtárs állomásfőnökhöz, akár a helyettéséhez, Szabó Béla elvtárshoz.

A dolgozókkal való törődés szép példáját tanusította legutóbb is Bánlaki elvtárs. Az állomás egyik dolgozója, özv. Papp Jánosné, két kisgyermek édesanyja megbetegedett. Orvosi javaslatra 3 havi ápolásra beutalták a szolnoki tüdőszanatóriumba. A fiatalasszony azonban nem akarta elfogadni a szanatóriumi beutalást, mert nem tudta kire hagyni kisgyermekeit.

Mikor Bánlaki elvtárs tudomást szerzett az édesanya gondjairól, azonnal segítségére sietett. Intézkedett, hogy a laktanya egyik szobáját rendezzék be a gyermekek számára. A laktanyagondnokot arra kérte, hogy úgy gondoskodjon a kicsinyekről, mintha a saját gyermekei lennének. A gyermekek ellátását egyébként teljes egészében Bánlaki elvtárs vállalta.

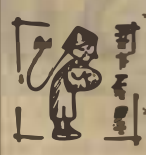
A beteg anya így megnyugodva utazott el a szanatóriumba és Bánlaki vagy Szabó elvtárs azóta mindennap meglátogatja a gyermekeket új, átmeneti otthonukban.

Miskolc személypályaudvar példája a munka eredményeinek tükrében is azt mutatja, hogy a dolgozók munkakedve is nagyobb ott, ahol a szolgálati vezetők nagy elfoglaltságuk mellett is szívükön viselik a dolgozók sorsát. A dolgozókról való gondoskodás ilyen és hasonló megnyilvánulásai nagy mértékben járultak hozzá ahhoz, hogy Miskolc állomás zavartalanul oldotta meg azokat a nagy szállítási feladatokat, amelyek a borsodi iparvidéken a kényszerű téli korlátozások után reá hárultak.

NEMZETKÖZI hírek

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG

Sínfektető géppel épül a legújabb kínai vasútvonal



A Kínai Népköztársaságban a nagyarányú vasútépítési munkákhoz mind több gépi berendezést használnak. A legújabb vasútvonalat *Dél-Kínában, Csengtu* és *Paoki* között már teljes egészében sínfektető géppel építik. A gép 500 ember munkáját végzi és kezeléséhez csupán 26 dolgozó szükséges.

CSEHSZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG

Önműködő jelzőberendezések, rádiókészülékek a csehszlovák vasutakon

A csehszlovák vasutak a felszabadulás óta igen sokat fejlődtek, de a fejlődés nem áll meg egy percre sem. Jelenleg automatikus jelzőberendezésekkel szerelik fel a vonalakat és igen sok gőz- és villanymozdonyt látnak el rövidhullámú rádióadó- és vevőberendezéssel. A rádió segítségével a mozdonyvezetők állandóan kapcsolatban lehetnek a vonal valamennyi állomásával.

A háború előtt mindössze néhány kilométer hosszú villamosított vonal volt Csehszlovákiában. Ma nagyarányú villamosítási munka folyik. Egyik legnagyobb létesítmény a köztársaságot keletről nyugat felé átszelő villamosított fővonal.

A csehszlovák vasutasok mind szélesebb körben alkalmazzák az új munkamódszereket, hogy a vasút zavartalanul meg tudjon birkózni a sokszorosra növekedett feladatokkal. A prágai *Vrsovice-fűtőház* mozdonyvezetői nemrégiben nehézsúlyú versenyt rendeztek, amelynek keretében egy hónap leforgása alatt 467 nehézsúlyú szerelvényt továbbítottak, összesen 113.012 tonnás súlytöbblettel s ugyancsak egy hónap alatt 522 tonna szenet és 1039 kiló kenőzsirt takarítottak meg. A versenyben kiemelkedő teljesítményt ért el *Pavel Dankó* mozdonyvezető, akinek szénmegtakarítása 30 tonna volt.

SKÓCIA

A skót vasutasok a hidrogénbomba betiltásáért



A skót vasutasok *Aberdeenben* tartott évi szakszervezeti konferenciáján határozati javaslatot hoztak a hidrogénbomba ellen. A határozati javaslat követeli a további kísérletek beszüntetését, az atombomba, a hidrogénbomba és más tömegpusztító fegyverek betiltását, valamint az atomenergia ellenőrzésének bevezetését.

ANGLIA

Mozdonyvezetők és fűtők sztrájkja Angliában

Londoni jelentés beszámol arról, hogy a mozdonyvezetők és fűtők sztrájkja miatt meghénult *Midland* iparvidékének szén- és acéllellátása. Londonban, a paddingtoni pályaudvart, ahonnan menetrendszerint naponta 120 vonat indul el, a mult hét szerdáján mindössze 58 vonat hagyta el. A sztrájk miatt egyetlen tehervonatot sem lehetett elindítani Dél-Walesből a főváros felé.

OLASZORSZÁG

Az olasz kormány hadjárata a vasutas szakszervezet ellen



A CGIL-hez tartozó olasz vasutas szakszervezet lapja, a *„Bollettino Sindicale"* legutóbbi számában felhívást intézett az olasz vasutasokhoz. *„Készüljünk fel arra, hogy megfelelő választ adjunk a kormánynak a hallatlan szakszervezet-ellenes rendszabályok miatt"* — hangzik a felhívás, majd a lap beszámol arról, hogy az olasz kormány megszegi a szakszervezetekkel kötött megállapodásokat, a szakszervezeti funkcionáriusokat állandóan áthelyezik, ezzel lehetetlenné teszik működésüket. A kormány minden törekvése egyébként arra is irányul, hogy meghiusítsa a szakszervezeti egységet. Az olasz miniszterelnök nemrégiben olyan rendeletet adott ki, amely szerint a szakszervezeti célokra rendelkezésre bocsátott helyiségeket vissza kell adni a vasútnak. A rendelet még a szakszervezeti üdülőkre is vonatkozik, sőt a szakszervezetnek nem szabad igénybevennie a vasút közlekedési eszközeit, távbeszélőjét, bútorait és vissza kell adni a szakszervezeti személyek számára kibocsátott kedvezményes vagy ingyenjegyeket is. Mindezek a rendeletek világosan mutatják hogy az olasz kormány meg akarja bénítani a szakszervezetnek az olasz vasutasok bérrendezéséért és jogaiért vívott harcát.

BRAZILIA

15.000 vasutas sztrájkja Braziliában

Az *Imprensa Popular* jelentése szerint *Rio Grande do Sul* brazil államban 15.000 vasutas sztrájkba lépett. A sztrájk megbénította a vasúti forgalmat. A sztrájkolók a munkaviszonyok javítását követelik.

NORVÉGIA

„Százéves vasút" — emlékbélyegek Norvégiában



A norvég vasút az idén ünnepli fennállásának századik évfordulóját. Norvégiában a vasúti forgalom később indult meg, mint a kontinens más területein, mert igen nehéz volt a vasútvonalak építése a kedvezőtlen terepen, a gyéren lakott területeken. Jelenleg a norvég vasútak hossza 2700 mérföld, a vasutas dolgozók létszáma 30.000. Az évforduló alkalmából a norvég posta három emlékbélyeget adott ki.

Szilárd munka- és bérfegyelemmel, az önköltség csökkentésével járuljunk hozzá a jólét anyagi alapjainak megteremtéséhez!

A Központi Vezetőség 1953 június 28-i határozatának végrehajtását aktívaértekezleten vitatták meg a Munka Vörös Zászló Rendjével kitüntetett budapest-ferencvárosi gócponton

Az elmult napokban a vasút politikai és szakmai vezetői, a ferencvárosi tömb élenjáró kommunistái aktivaértekezletre ültek össze a ferencvárosi kultúrotthonban. Az aktívaértekezlet megvitatta az MDP KV ipari és közlekedési osztálya, a Vasútpolitikai Főosztály, a vasutasok szakszervezete és a Vasúti Főosztály munkatársaiból alakult brigád együttes vizsgálati jelentését a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége 1953 június 28-i határozatának végrehajtásáról az ország egyik legjelentősebb vasúti csomópontján, Budapest-Ferencváros gócponton.

A brigádvizsgálat tapasztalatait *Bognár Imre* elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője ismertette az aktívaértekezleten.

A ferencvárosi góc vasutasainak hősi helytállása

A Központi Vezetőség határozata óta figyelemreméltó eredményeket értek el a budapest-ferencvárosi gócon. A csomópont dolgozói különösen a téli forgalom rendkívül nehéz körülményei között mutatták a vasutasbecsület hősi példáját, helytállásuk nem kis mértékben járult hozzá ahhoz, hogy a téli forgalom nehézségei közepette a vasut nagyobb zökkenőktől mentesen megfeleljen feladatainak. A zord időjárás enyhülése után is a ferencvárosi dolgozók voltak azok, akik példás munkájukkal elősegítették, hogy a vasút törlessze szállítási tartozását népgazdaságunkkal szemben. Ezek az eredmények dicsérik a ferencvárosi csomópont dolgozóit, pártszervezeteit. Az elért eredményeket annak is lehet köszönni, hogy a gócon javult a termelés pártellenőrzése, a pártszervezetek munkájában a kollektív vezetés, melynek hatása visszatükröződik a pártmunkában is. Növekedett a párttagok aktivitása, felelősségérzete, munkafegyelme, erősödött a bírálat és önbírálat, igényesebbek lettek a dolgozók vezetőikkel szemben. A pártvezetőségek többet foglalkoznak a pártcsoportokkal, nagyobb figyelmet fordítanak a párttagság nevelésére. A pártvezetőségek értek el eredményeket a műszaki értelmiségiekkel való foglalkozás terén, melynek következtében javult a műszaki értelmiségiek munkája és ez is eredményesen befolyásolta, hogy a ferencvárosi csomópont megfelel a ráháruló követelményeknek. A pártmunka megjavulásával erősödött a párt és a dolgozó tömegek közötti kapcsolat, a dolgozók közül ma már mind többen keresik fel ügyes-bajos dolgaikkal a pártszervezetet.

Kezdeti eredmények mutatkoznak az ideológiai és elvi kérdésekkel való foglalkozás tekintetében is. A pártvezetőségek már kezdik egészében feladatuknak tekinteni az agitációs munka irányítását, törekednek a helyi politika kialakítására. Mind rendszeresebbé válik a népnevelőkkel való foglalkozás.

A Központi Vezetőség határozatának végrehajtásában azonban mutatkoznak jelek a határozat egyoldalú értelmezésére. Nem dolgozták fel sokoldalúan a határozatokat és a népnevelőmunka is elsősorban a dolgozók jogaira hívja fel a figyelmet és nem beszél eleget a dolgozók kötelességeiről. Pedig a kötelességek megmagyarázása nélkül nem javulhat kielégítő módon a munkafegyelem, nem lehet eredményeket elérni a tervteljesítés, az önköltségcsökkentés és a többi fontos feladat terén, melynek megvalósítása nélkülözhetetlen feltétele a kormányprogramm végrehajtásának. A ferencvárosi dolgozók ilyenirányú feladatairól sokat kellene beszélni a népnevelőknek, hiszen Budapest-Ferencváros az ország vasúti vérkeringésében a „szív" szerepét tölti be s a legnagyobb forgalmat lebonyolító csomópont, melynek munkája jelentősen kihat a vasút egészére, eredményeire.

Az elért eredmények azonban nem homályosíthatják el azokat a meglévő hiányosságokat, melyek gátolják, hogy a ferencvárosi gócpont ujabb, nagyobb termelési sikercket érjen el az elkövetkezendő időkben. A hibák legtöbbje abból is ered, hogy a pártvezetőségek, miközben rátértek a belső pártélet megjavítására, sokszor szem elől tévesztették a termelés pártellenőrzését és a pártmunka tartalmi színvonalának kérdéseit. Hozzájárult ehhez az is, hogy a pártvezetőségek egyes tagjai sok esetben nem látták pártmegbízatásuk fontosságát és ezért nem végzik kielégítő módon pártmunkájukat sem. A párt vezetésében megmutatkozó hiányosságok befolyásolják, gyengítik a pártcsoportok működését is.

A pártcsoportok nem töltik be kellően a kommunista nevelésben, a kommunista agitációban rájuk háruló feladatokat.

A vezetők felelőssége

A bírálat, melynek feladata lenne, hogy megjavítsa, magasra emelje a dolgozók öntudatát, sok esetben még öncélú. A párt- és szakszolgálati vezetők egy részénél gyakran előfordul, hogy elismerik hibáikat, de nem törekednek minden erejükkel azok kijavítására. Az ilyen magatartás csökkenti a dolgozók bírálókedvét, munkalendületét.

A politikai munkában meglévő hibák nem maradhattak hatás nélkül a termelésre sem. A ferencvárosi gócon nem javult kellő mértékben a minőségi munka, gyakoriak a visszatérő javítások a fűtőházban, sok hiba van még a menetrendszerinti közlekedtetés terén és lemaradás mutatkozik egyes tervszámok teljesítésében. Ezekért a hibákért természetesen felelősség terheli a helyi szakmai vezetőket, a budapesti MÁV-igazgatóság és a Vasúti Főosztály illetékes vezetőit is, akik sokszor bürokratikusan, nem egyszer lélektelenül foglalkoztak a góc problémáival és nem egy esetben magukra hagyták azokat problémáik közepette. A budapesti MÁV-igazgatóság és a Vasútpolitikai Osztály vezetői — maga *Benkovits* elvtárs is — ritkán, vagy egyáltalában nem látogatták és nem segítették a ferencvárosi gócot a csomópont jelentőségének kijáró gondossággal, nem ellenőrizték, nem vezették megfelelően a ferencvárosi csomópont munkáját.

Mindezek kihatással voltak arra, hogy a góc munkájában még gyakori a kapkodás, a szervezetlenség. Nem mondható jónak a fűtőházi göztartás, a fajlagos kocsimozgatás, a kocsitartózkodási idő teljesítése, sok még a gépre váró vonat és az ácsorgo gép, az önköltség leszorításában is van bőven tennivaló.

A termelés hibái megmutatják a termelés pártellenőrzésének fogyatékosságait is. A pártszervezetek nem számoltatják be rendszeresen a szolgálati vezetőket, vagy ha ez megtörténik, a beszámolók alacsony színvonala nem nyujt segítséget a hibák kijavításához.

Kik a felelősek az emberről való gondoskodás elhanyagolásáért?

A párt- és a szakszervezet, valamint a szakszolgálat a teljesítmények emelése érdekében mozgósította a dolgozókat kongresszusi vállalások tételére. Ennek eredményeképpen a mozdonyszemélyzetnél a dolgozók 97 százaléka, a „szenesek", „salakosok" 100 százaléka tett felajánlást. A kongresszusi versenyben a góc dolgozóinak 95—97 százaléka vesz részt. A dolgozók többségében nagy a törekvés a vállalt feladatok teljesítésére. Jellemző például, hogy amikor a napi kocsibefutás alacsony, vagy a műhelyekben nincs elegendő anyag, a dolgozók felkeresik a pártszervezetet és segítséget kérnek. A kongresszusi verseny ideje alatt javult a túlsúlyos vonatok továbbítása és többen vesznek részt az *„500 kilométeres mozgalom"*-ban is. Ezek az eredmények azonban nem csökkentik azoknak a termelési hiányosságoknak a számát, amelynek az oka nem magyarázható objektív nehézségekkel. A verseny politikai munkájában még sok javítanivaló van az agitáció színvonalán, de különösen sok hiba mutatkozik a verseny műszaki feltételeinek biztosításánál. A munkaverseny sikere nagyobb felelősséget, több lelkesedést követel mindazoktól, akik a verseny műszaki feltételeit biztosítják.

A szociális és munkavédelmi területen értek el Ferencvárosban biztató eredményeket. Épültek új öltözők, fürdő, korszerű munkásszállás. Ez évben a munkavédelmi beruházások összege eléri a másfélmillió forintot. Történtek intézkedések a dolgozók egyéni sérelmeinek orvoslására is. Mégis az eddig elért eredmények nem számolták fel azt a komoly lemaradást, mely annyira jellemzi a ferencvárosi góc szociális és munkavédelmi körülményeit. Bűnös mulasztás az, hogy a ferencvárosi góc többezer dolgozójának gyermekei számára egyetlen napközit, vagy bölcsődét sem építettek. A munkások jelentős részének még ma sincs öltözője, megfelelő szociális ellátottsága. Ezért komoly felelősség terheli a góc vezetőit, a szakszervezet budapesti területi bizottságát és a többi illetékes szerveket. De a jelenlegi körülmények között is a dolgozók számos problémáját meg lehetett volna helyileg oldani, ha a pártszervezetek, üzemi bizottságok, szakmai vezetők több öntevékenységről tettek volna tanuságot.

A vezetők megalkuvására vall, hogy kevés a felelősség a szocialista tulajdonnal szemben. Előfordul a szocialista tulajdon rongálása, eltulajdonítása. Az ilyen jelenségek ellen nem veszik fel kellő eréllyel a harcot a vezető elvtársak és a csomópont kommunistái. Hibák vannak a munkafegyelem terén is. Még ma is előfordulnak szolgálatmegtagadások, késői munkakezdések, ittasságok. Károsan befolyásolja a munkafegyelmet és a dolgozók hangulatát a még gyakran megnyilvánuló felelőtlen ígérgetés, mint ahogy nyugtalanságot okozott az egyenruhaellátásnál tapasztalt lélektelen, bürokratikus eljárás is.

A meglévő hibák kijavítása elsősorban a gócpont párt- és szakvonali kommunista vezetőinek, a csomópont valamennyi kommunistájának, dolgozójának munkájától függ. De sokat kell tenniök a budapesti MÁV-igazgatóságnak, a budapesti vasútpolitikai osztálynak, a Vasúti Főosztálynak és a vasutasszakszervezet központjának is. Mindez nem csökkenti a csomópont kommunistáinak felelősségét a feladatok elvégzésében. A pártmunka területén tovább kell javítani a kollektív vezetést, különösképpen a határozatok végrehajtását és a végrehajtás ellenőrzését. A határozatok végrehajtásában az eddiginél konkrétabb feladatokkal kell megbízni a pártcsoportokat és a tömegszervezeteket. A pártvezetőségeknek komolyabban kell figyelembevenni a kommunisták és a dolgozók véleményét, javaslatait, mert csak így képesek a dolgozók széles tömegeit bevonni a vezetésbe. Meg kell teremteni a tömegpolitikai munkát és emelni kell annak színvonalát.

A termelés érdekében tovább kell javítani a termelés pártellenőrzését, a tömegszervezetek munkáját. Naponta ellenőrizzék a vezetők a termelés mutatószámait, kutassák a gátló okokat és szabjanak a tapasztaltakból konkrét feladatokat a hibák kijavítása érdekében. A pártszervezetek havonta számoltassák be a szakvonali vezetőket a szolgálati hely tervének teljesítéséről, a béralap felhasználásáról, a termelékenység alakulásáról, az önköltségi terv teljesítéséről. A mozgalmi és felső szakmai vezetőszervek állandóan ellenőrizzék a dolgozók panaszainak és javaslatainak elintézését és az elintézés módjáról minden esetben értesítsék az illető elvtársakat. Több segítséget kell adni a tömegszervezeteknek, hogy meg tudják valósítani sajátos politikai munkájukat, különös súlyt kell helyezni a fiatalok nevelésére, valamint a kulturális és sportmunkára.

Hasznos vita segíti az értekezlet munkáját

Az aktívaértekezleten hasznos vita alakult ki. *Végh István, Takácsi István, Danyiné, Mihálka László, Magyar Béla, Bedő József, Matusz András, Banka János, Sárvári Ferenc, Benkovits Dezső* elvtársak szólaltak fel. Többen elmondották, hogy kevés segítséget kapnak munkájukhoz a felső vezetéstől és a politikai osztálytól. Mások a sztahanovista szint követelményeiben találtak igazságtalan vonásokat. Volt, aki a szociális juttatások elosztását sérelmezte. A felszólalók közül több elvtárs foglalkozott az új oktatási év előkészítésével, a társszolgálati ágak együttműködésével, a munkaverseny és az egyszemélyi felelősség kiszélesítésével.

Az értekezleten felszólalt *Bangó Sándor* elvtárs, az MDP Központi Vezetősége ipari és közlekedési osztályának alosztályvezetője.

— Meg kell mondani azt — kezdte — hogy az egész ország dolgozó vasutasai Ferencváros felé fordulnak, mert jól tudják, mit jelent számukra Ferencváros jó, vagy rossz munkája. Megérdemli-e Ferencvaros, hogy az ország vasutasai feléjük tekintsenek? A tapasztalat azt mutatja, hogy igen. A ferencvárosi góc kommunistái, a dolgozók jó munkája nyoman nyerték el az országban először a Munka Vörös Zászló Rendjét. Ez nem kis mértékben függött a kaderek helytállásától. A pártszervezetnek az a feladata, hogy továbbra is ilyen káderekat neveljen. A pártszervezetnek többet kell foglalkoznia a dolgozók kötelességeivel. Meg kell magyarázni, hogy a pályaudvaron keletkezett minden kár gátolja a vasutasok anyagi jóletének emelését. Arra kell nevelni a dolgozókat, hogy ne tűrjék a lazaságokat, a fegyelmezetlenségeket, lelkiismeretlen árukezelést. Körülbelül egy hete láttam egy egyszerű ember bútorait eldobálva a földön. Tönkretették azzal, hogy gondatlanul kezelték. Ha ilyen dolgok történnek, az az egész vasutasság szégyene.

Arra kérem az elvtársakat, hogy a hibák bírálata legyen a fő feladatuk. Egy percre se szűnjön meg a hibákkal szembeni kommunista engesztelhetetlenség, ami jellemzi a szovjet vasutasokat. A ferencvárosi góc rászolgál arra, hogy az ország vasutasainak példamutató csomópontja legyen. Az újabb eredmények érdekében elsősorban a párt aktivistáinak jó kommunista munkájára van szükség — fejezte be.

A felszólalások kiegészítették az aktívaértekezlet anyagát. Hiba volt azonban, hogy a vitában résztvevők szinte valamennyien minden problémát csak újabb beruházásokkal láttak megoldhatónak. Pedig a tapasztalat azt mutatja, hogy a ferencvárosi gócon még gyakran milliós befektetésekkel készült szociális létesítmények is időelőtt megrongálódnak.

Az újabb szociális beruházásokhoz meg kell teremteni az anyagi alapot. Ehhez a ferencvárosi dolgozóknak még jobb munkát kell végezniök. A kommunistáknak kell biztosítaniok, hogy szilárd munka- és bérfegyelemmel, az önköltség csökkentésével járuljon hozzá a ferencvárosi góc a jólét anyagi alapjainak megteremtéséhez, a párthatározatok végrehajtásához.

Határozat a hibák megszüntetésére

A Vasútpolitikai Főosztály, egyetértésben a vasutasok szakszervezetével és a Vasúti Főosztállyal, határozatot hozott a hibák kijavítására. A határozat foglalkozik a pártszervezetek fokozottabb politikai munkájával, ellenőrző szerepével, feladatul adja, hogy ellenőrizzék a szakmai szervek munkáját, a kormányintézkedések, a Munka Törvénykönyvében foglaltak végrehajtását. A pártszervezetek biztosítsák, hogy a dolgozók által felvetett hibák, panaszok orvoslást nyerjenek. Neveljék önállóságra az alapszervezeteket és az üzemi bizottságokat. A forgalmi és a szakszolgálat együttműködésének megjavítása érdekében a mozgalmi szervek bevonásával havonta tartsanak operatív megbeszéléseket a gócpont soronlévő feladatairól. Biztosítsák a dolgozóknak az alkotmányban előírt fizetett szabadság ütemterv szerinti kiadását.

A szakszervezet elé feladatul tűzi, hogy váljon a munkaverseny gazdájává, aktívahálózatának kibővítésével vonja be a dolgozók széles tömegeit a tervek teljesítéséért folyó harcba, terjessze az élenjáró munkamódszerek alkalmazását.

A Vasúti Főosztály tegye tervszerűbbé az egyenruhaellátást. Ne forduljon elő olyan eset, hogy a dolgozók más évben kapjanak zubbonyt, más évben nadrágot. A Vasúti Főosztály, a vasutasszakszervezet munkavédelmi osztályának segítségével fegyelmi úton intézkedjen, vonja felelősségre azokat, akik elmulasztották a szociális és munkavédelmi feladatok elvégzését.

A határozat kimondja, hogy a budapesti vasútpolitikai osztály, a budapesti MÁV igazgatóság vezetője és a területi bizottság elnöke biztosítsa a hiányosságok megszüntetését.

A ferencvárosi gócon tartott aktívaértekezlet feltárta a hibákat és határozatot hozott azok kijavítására. Most meg kell szervezni, hogy a határozatok az életben is megvalósuljanak. Kíméletlenül harcolni kell a bürokrácia ellen, a munkafegyelem-sértők fegyelemlazítók ellen. A ferencvárosi csomópont dolgozói és az ország valamennyi vasutasa előtt új feladatok állnak. Legyenek e feladatok végrehajtásában élenjárók a Munka Vörös Zászló Rendjével kitüntetett ferencvárosi csomópont dolgozói.

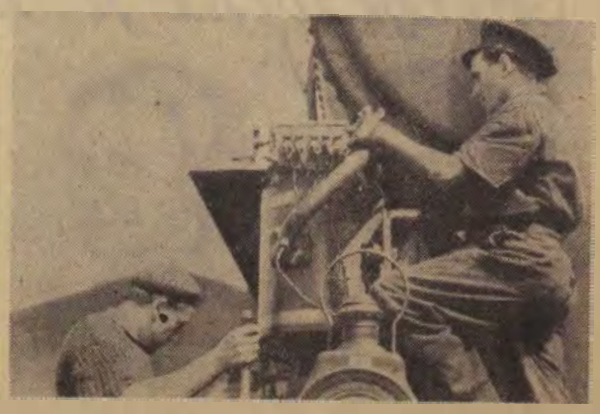
Fiatalok a kongresszusi hét sikeréért



Kormos Ferenc kétszeres jelvényes sztahanovista esztergályos 220 százalékos teljesítménnyel köszöntötte pártunk kongresszusát. Kormos elvtárs az Északi Járműjavító X. osztályának egyik legjobb fiatal dolgozója. Megfogadta, hogy a kongresszus határozatainak megvalósítását is kiváló munkaeredményekkel segíti.

(Kovács G. felv.)

A gépek jó karbantartásáért



A vontatás dolgozóinak kongresszusi versenyét jó munkával segítették a fiákműhelyek dolgozói. A Keleti fűtőház fiákműhelyében Kohl Gyula mozdonylakatos 239.8. Szabó III. István mozdonylakatos pedig 211.8 százalékkal minőségileg is kifogástalan munkával készült pártunk kongresszusára.

(Kovács G. felv.)

Özv. Vámos Kálmánné, kongresszusi küldött:

„Boldog vagyok, hogy én, a mult rendszerben megalázott asszony, most megbecsült dolgozóként vehetek részt a kongresszuson"

Ünnepi várakozásban élünk ezekben a napokban. És ezekben a forró percekben benne van az a nagy szeretet, amely dolgozó népünket eltölti pártunk iránt. A munkásság, a dolgozó parasztság, az értelmiség — a kommunisták és pártonkívüliek egyöntetű lelkesedésének láttán még jobban átérzem megtisztelő feladatomat, hogy küldöttként vehetek részt a kongresszuson.

Boldog, felemelő érzés, hogy én, akinek dolgozó nő létemre a mult rendszerben annyi lebecsülést, megaláztatást kellett elviselnem, most megbecsült dolgozóként, pártunk bizalmából mehetek el a kongresszusra. Amikor megtudtam, hogy a vasutas dolgozók egyik küldötte leszek, első gondolatom az volt: hogyan és mit mondok majd el a kongresszuson, miről számolok be pártunknak. Szeretném elmondani, hogy a felszabadulás előtt téglaverő munkásnő voltam, aki ezzel a rendkívül nehéz fizikai munkával sem tudtam még azt a szegényes kenyeret sem megkeresni, amit a férfidolgozók. Alig lett könnyebb a sorsom akkor, amikor a vasúthoz kerültem kocsitakarítónőnek. Könnyebbséget csak a felszabadulás hozott s ekkor éreztem csak, milyen örömet tud nyujtani a munka, a tanulas.

A párt segitségével ma már olyan munkakörben dolgozhatom, amelyet szeretek. Vezető teljesítményértékelő vagyok



Baja állomás kereskedelmi szolgálatánál. A kongresszus előtt legszebb feladatomnak tekintettem, hogy harcba vigyem csomópontunk kereskedelmi dolgozóit a kongresszus sikeréért. Népnevelőmunkám nemcsak termelési kérdésekre korlátozódik. Örömmel beszélgetek a vasutas dolgozókkal, sokszor felidézzük a mult rendszer igazságtalanságait s összehasonlítást teszünk a ma eredményei és a mult szomorú sivársága között. Sokszor beszélgetek dolgozótársaimmal pártunk nagy szeretetéről, körültekintő gondoskodásáról, amellyel a munkásság, a dolgozó parasztság és a vasutasok sorsát is irányítja, minden cselekedetével a dolgozók boldog, megelégedett életét építve.

A bajai vasutas dolgozók a kongresszusi hetet azzal kezdték meg, hogy elindították május havi 11. irányvonatukat a komlói épitkezésekhez. Ezzel a vonattal Baja állomás már eddig 183 százalékra teljesitette májusi tervét. A kongresszusi hét első irányvonatának teljes személyzete — a mozdonyvezető, a fütő, a vonatkisérők — kivétel nélkül pártvezetőségi tag volt.

A kongresszusi hét tiszteletére vállaltam, hogy a kongresszusig létrehozzuk a bajai vasutas nődolgozók MNDSZ-szervezetét. Az alakuló taggyülést 18-án meg is tartottuk.

A kongresszus után Baja csomópont minden egyes vasutas dolgozójának be akarok számolni a nagy élményről, hogy még nagyobb erővel és lelkesedéssel tudjunk megfelelni feladatainknak.

A vasúti munka megbecsülésének újabb nagyszerű bizonyítéka — 22 vasutast tüntetett ki az Elnöki Tanács

Felemelő ünnepség színhelye volt május 15-én az Elnöki Tanács tanácsterme. A széksorokban az a 22 vasutas foglalt helyet, akiket — kiváló munkájuk elismeréseként — a vasútigazgatás átszervezésének ötödik évfordulója alkalmából a miniszertanács javaslatára a Népköztársaság Elnöki Tanácsa magas kormánykitüntetésben részesített. Az ünnepségen megjelentek: *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Katona Antal* elvtárs, a miniszter első helyettese, *Prieszol József* elvtárs, miniszterhelyettes, *Bognár Imre* elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője, *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója, *Németh József* elvtárs és *Csamangó Henrik* elvtárs, vezérigazgató helyettesek.

Néhány perccel egy óra után lépett a terembe *Dobi István* elvtárs, az Elnöki Tanács elnöke. Nagy Dániel elvtárs elnökhelyettes és Darabos Iván elvtárs, az Elnöki Tanács titkára kíséretében. A kitüntetések átnyujtásakor mondott beszédében Dobi István elvtárs a többi között hangoztatta: — A vasút 1949. évi átszervezése volt a kiindulópontja azoknak az eredményeknek és annak a sikeresen elvégzett munkának, amire vasutasaink és Önök elvtársak büszkék lehetnek. A dolgozók növekvő szükségleteinek kielégítése a vasút dolgozóit az elmult évek során fokozottabb helytállásra ösztönözte. A vasút az évről évre növekvő szállítási feladatokat eredményesen oldotta meg. Mozdonyvezetők, mérnökök, fizikai és értelmiségi dolgozók szoros összefogásával kiváló eredmények születtek. Önöknek, vasutasainknak sok nehézséget kellett az elmult években leküzdeniök, s különösen kemény próbát jelentett az idei zord tél. Vasutasaink kiálltak ezeket a próbákat. Olyan vasutas hősök születtek, akik a legmostohább körülmények között is fáradtságot, nehézséget nem ismerve teljesítették szolgálati kötelezettségeiket.

A kitüntetettek nevében Csanadi György elvtárs, a műszaki tudományok kandidátusa, egyetemi tanár, a MÁV vezérigazgatója mondott köszönetet a bizalomért. Emlékeztetett arra, milyen sok akadállyal kellett megbirkózniok a vasút dolgozóinak az elmult években. — Hogy a magyar vasút mégis legyőzte a nehézségeket — mondotta — az elsősorban annak köszönhető, hogy a hatalmas vasutascsalád megmutatta: forrón szereti a pártot, hazáját, a vasutat és mindent elkövet azért, hogy a legnehezebb viszonyok között is megállja helyét. Ugy érezzük — folytatta — ez a kitüntetés arra is vonatkozik, hogy pártunk és kormányunk elismeri a vasút fontosságát, azt a döntő szerepet, amelyet a vasút a közlekedésen belül a népgazdaság területén betölt. Amikor a magam és dolgozótársaim nevében mégegyszer megköszönöm a kitüntetéseket, igérem, mindent megteszünk azért, hogy a magyar vasutasok az eddiginél is fokozottabb lendülettel és lelkesedéssel, a párt és a kormány iránti történelmi hűséggel végezzék azokat a mindjobban növekvő feladatokat, amelyek a vasútra hárulnak — fejezte be szavait Csanádi elvtárs.

★

A kitüntetettek névsora: *Csanádi György* MÁV vezérigazgató, a *Munka Vörös Zászló Érdemrend*,

Módos István MÁV műszaki felügyelő, *Tölgyes Lajos* szakosztályvezető, *Borsi János* kocsimester, *Papp Károly* szakosztályvezető a *Munka Érdemrend*,

Szigeti Géza MÁV főmozdonyvezető, *Aszódi József* MÁV főellenőr, *Köszegi László* MÁV főmérnök, *Déri Tibor* MÁV igazgatóhelyettes, *Fülöp János* MAV intéző, *Dr. Fazekas Sándor* MÁV főtanácsos, *Bogyó Géza* MÁV igazgatóhelyettes a *Szocialista Munkáért Érdemérem*,

Bodnár András MÁV raktári munkas, *Hargitai László* MÁV ellenőr, *ifj. Sári József* MÁV lakatos, *Lovász Imre*, a debreceni állomás ÜB-elnöke, *Rajnyák Fábián* MÁV műszaki főintéző, *Papp Zoltán* MÁV intéző, *dr. Pásztori Zoltán* MÁV tanácsos, *Oláh József* MÁV felügyelő, *Széll György* vezető blokkmester és *Mihály Pál* ács, a *Munka Érdemérem* kitüntetést kapták.

A nagyolvasztó üzen...

Szép elismerésben részesültek *Diósgyör-Vasgyár állomás* dolgozói a kongresszusi héten. A nagyolvasztó dolgozói nevében *Pásli Lajos* párttitkár, *Szabó Sándor*, az üzemi bizottság elnöke és *Gácsi Miklós* gyárrészlegvezető levelet küldött az állomás dolgozóinak. A levélben a nagyolvasztó dolgozói beleltenik, hogy kongresszusi vállalásukkal — 2000 tonna nyersvas tervenfelüli termelését — 164.1 százalékra teljesitették, majd így folytatják: *„Győzelmünk elérésében Diósgyör-Vasgyár állomás főnökség és dolgozói jó munkával, harcos kommunista helytállással vették ki részüket. Jó munkájukért ezúton mondunk köszönetet. A kongresszusra újabb 500 tonna tervenfelüli nyersvastermelést vállaltunk. Kérjük a vasutas elvtársakat, hogy további jó munkájukkal segitsenek bennünket vállalásunk teljesitésében."*

A miskolci csomópont dolgozóinak levele Budapest—Ferencváros és Rákosrendező csomópont dolgozóihoz

A miskolci csomópont dolgozói a következő levelet intézték a Budapest-Ferencváros és Rákosrendező állomás dolgozóihoz:

Elvtársak! Amióta megindult a csomóponti verseny és ti lelkesen csatlakoztatok kezdeményezésünkhöz, hogy párosversenyben harcoljunk egymással a Központi Vezetőség kongresszusi zászlajáért, mi teljesitményeink értékelése után nyomban megküldjük eredményeinket. Ugyanakkor ti, noha már május közepe van, még mindig nem tartjátok kötelességeteknek, hogy közöljétek velünk eredményeiteket. Ha nem ismerjük ezeket az eredményeket, nem tudjuk dolgozóinkat arra mozgositani, hogy szárnyalják túl azokat és igy félő, hogy az egész verseny érdektelenné válik.

Kérünk ezért benneteket, hogy versenyeredményeiteket ezentúl sürgősen küldjétek meg nekünk, hogy ezáltal jobban és eredményesebben tudjunk vetélkedni a nemes versengésben.

A szakszervezet elnöksége határozatot hozott a tisztasági verseny országos mozgalommá szélesítésére



A vasutasok szakszervezetének elnöksége legutóbbi ülésén foglalkozott a *Kiskúnfélegyházán* kezdeményezett *tisztasági versennyel*. Az elnökség kimondotta: helyesli és támogatja Kiskúnfélegyháza állomási és pályafenntartási dolgozóinak *„a legtisztább állomás"* cim elnyerése érdekében a pártkongresszus tiszteletére indított versenyét, amelyez azóta több állomás csatlakozott.

Az elnökség megállapitotta, hogy a versenynek már vannak eredményei. Kiskunhalas állomáson például a *Belsped* a mozgalomhoz csatlakozva naponta szállitja el a rakterületről a szemetet. Több más állomáson is javult a helyzet a tisztaság tekintetében. De az eredmények mellett még sok gátló körülmény akadályozza a verseny kifejlődését. Egyes szolgálati helyeken a mozgalomhoz való csatlakozás formális, a verseny érdekében nem történik semmi. Nincs megfelelő versenynyilvánosság, a területi bizottság nem jelentőségének megfelelően foglalkozik a kérdéssel. *Több állomáson helytelen a szolgálati vezetők viszonya a mozgalomhoz. Külön erre a célra munkaerő, béralap és hitelkeret biztositását kérik, ahelyett, hogy feltárnák a rejtett tartalékokat.*

Az elnökség a mozgalom továbbfejlesztése érdekében szükségesnek tartja, hogy a verseny irányitása a továbbiakban központilag történjék és minden szolgálati ágra kiterjedjen. Ezért úgy határozott, hogy a mozgalom kiszélesítésének és továbbfejlesztésének biztositására a tisztasági verseny központi irányitásával, szervezésével *megbizza a munkavédelmi osztályt*. A munkavédelmi osztálynak a szakszolgálattal karöltve gondoskodnia kell a versenyeredmények országos értékeléséről és nyilvánosságrahozatalaról.

Az elnökség dicséretben részesitette Kiskúnfélegyháza állomás és pályafenntartás dolgozóit a tisztasági mozgalom kezdeményezéséért, elindításáért és a versenyben elért jó eredményeikért.

MÁJUS 23-ÁN LÉP ÉLETBE AZ ÚJ NYÁRI MENETREND

A Vasúti Főosztály elkészítette a vasut új nyári menetrendjét. Az idei menetrendváltozással egyidőben vezetik be a nyári időszámitást, ez természetesen a menetrendben is érezteti hatását. Az új menetrendben a nemzetközi gyorsvonatok közül a moszkvai gyorsvonat a Nyugati-pályaudvarról indul Moszkvába és a harmadik napon érkezik a szovjet fővárosba. Az új nyári menetrend gyors és közvetlen összeköttetést létesit Bukarest, Prága, Berlin és Bécs felé is.

A belföldi távolsági gyorsvonatok beállitásán kivül gondoskodott a vasút a mindinkább növekvő balatoni forgalom gyors, kényelmes lebonyolitásáról. Június 6-tól naponta egy gyorsvonat, 6 sebesvonat és 12 távolsági személyvonat közlekedik a balatoni üdülőhelyek és Budapest között. Ezenkívül vasárnapokon még 25 különvonat áll a dolgozók rendelkezésére. A SZOT üdültetési akciójában részesülő dolgozók részére külön kocsikat tartanak fenn.

Uj viszonylatokra is kiterjeszti a MÁV a közvetlen kocsijáratokat. Egerbe, Gyöngyösre, Recsk-Parádfürdőre és Veszprémbe uj közvetlen kocsijáratokat állitanak be.

A tavalyi nyári menetrenddel szemben idén 60 uj hétvégi távolsági munkásvonat és a vidéki utazási igények jobb kielégitése céljából pedig 53 uj vidéki helyi vonat közlekedik.

Már megjelent a részletes adatokat tartalmazó uj „Hivatalos menetrend", melyet idén kétféle kiadásban hoznak forgalomba. A kisebb terjedelmü füzetben csak a vasúti közlekedésre vonatkozó adatok vannak, a 832 oldal terjedelmü menetrendkönyvben a vasúti menetrenden kivül megtalálhatók a légijáratok, a hajózás és az autobuszjáratokra vonatkozó menetrendek is. A kétféle menetrendkönyv kiadásával az államvasutak lehetővé tette, hogy mindenki saját igényének megfelelő hivatalos menetrendkönyvet szerezhessen be.

Újabb távbeszélővonalakkal erősitik meg a fővárosi állomások felvilágositó szolgálatát

A vasúton utazók jobb tájékoztatása érdekében a fővárosi vasutállomások felvilágositó szolgálatát újabb távbeszélővonalakkal erősitik meg. *Budapest-Keleti* pályaudvaron a felvilágositó szolgálatot hatvonalú — soros kapcsolású — városi távbeszélőkészülékkel látták el. A Keleti-pályaudvar felvilágositó szolgálatának hivószáma ennek következtében május 22-én, szombaton reggel 8 órától kezdve a 330-175 és 340-695 helyett 429-150.

A közeljövőben a többi budapesti pályaudvaron is megjavul a felvilágositó szolgálat. A MÁV megtette a szükséges intézkedéseket aziránt, hogy *Budapest-Nyugati* pályaudvar, *Budapest-Déli* pályaudvar és *Budapest-Kelenföld* állomás felvilágositó szolgálatát újabb távbeszélővonalakkal lássák el és ezzel is javuljon az utazóközönségről való gondoskodás.

Dolgozóink jó munkája a kongresszusi versenyben



TOTH AMBRUS

Budapest-Ferencváros állomáson végez példás átmenesztő szolgálatot. Kocsitartózkodási tervét 100, a menetrendszerinti vonatindítási tervét pedig 113 százalékra teljesíti.



KOVÁCS ERZSÉBET

Szendrőlád állomás forgalmi szolgálattevője jó munkájáért Mátraházán üdült. Vonatindítási tervét 103, irányvonat-tervét 100 százalékra teljesítette. A kocsitartózkodási egységidőt 10 százalékkal csökkentette.



CSERI ANDRÁS

Budapest-Józsefváros állomás kereskedelmi főnökségének sztahanovista berakómunkása. Az éjenjáró Kossuth-brigád tagja és átlagos teljesítménye 140 százalék.



JENEI IMRE

Celldömölk állomáson, vonatvezetőként egy ifi-brigád vezetője. Jó munkájukkal, vállalásuk túlteljesítéséért és a sztahanovista cím elnyeréséért küzdenek.



HORVÁTH ISTVÁNNÉ

Budapest-Keleti-pályaudvaron átmenesztő. Előzőleg kocsifelíró volt, de példás munkájáért átmenesztővé léptették elő. Számadáselválasztás nem fordult elő munkájában.



MARTI ZOLTÁN

Budapest-Ferencváros rendelkező forgalmi szolgálattevője. Menetrendszerinti vonatindítási tervét 109, kocsitartózkodási tervét 100, vonatforgalmi tervét pedig 112 százalékra teljesítette.

KÖNYVESPOLC

Csanádi György: VASÚTI ÜZEM

Népi államunk a dolgozók szakmai tudását és fejlődését különös gonddal gyarapítja: nap nap után jelennek meg a legjobb szakírók tollából tudományos igényességgel írt olyan szakkönyvek, amelyeket a dolgozók örömmel és érdeklődéssel forgatnak, tanulnak belőle, fejlesztik szakmai képzettségüket. Az utóbbi évek szakkönyvei között is előkelő helyet foglal el az a mű, amely most jelent meg a könyvpiacon „Vasúti üzem" címen, Csanádi György egyetemi tanár, a műszaki tudományok kandidátusa tollából.

A vasút üzemére, szerteágazó és bonyolult munkafolyamataira, a személy- és áruszállítás technológiájára, az egymással összefüggésben lévő műszaki és gazdasági jelenségekre vonatkozó tudományos ismeretek nem tekinthetnek vissza hosszú multra Magyarországon. A 100 éves vasút üzemében — nálunk éppúgy, mint külföldön — a legutóbbi időkig a gyakorlati tapasztalatokra támaszkodtak és a tudományos munka túlnyomóan csak a pálya és a járművek megtervezésére, a távközlő, jelző- és biztosítóberendezések megszerkesztésére, emellett még a fuvarjogi és legfeljebb a tarifapolitikai kérdésekre irányult.

A szorosan vett üzemviteli kérdések tudományos vizsgálatára voltak ugyan kezdeti törekvések, haladó magyar mérnökök, így például néhai Zelovich Kornél professzor részéről, de ezek a kapitalista viszonyok között kevés megértésre találtak. Csak a felszabadulás után, amikor egyre jobban megismertük a Szovjetunió vasutasainak munkáját, vált nyilvánvalóvá, hogy a szocialista tervgazdaságban a korszerű vasútüzem irányítása lehetetlen az üzem tudományos vizsgálata és e vizsgálatok eredményeinek hasznosítása nélkül.

A szocializmus építése, az ötéves terv valóraváltása során — az ipar és a mezőgazdaság fejlődésével párhuzamosan — a népgazdaság termelő munkáját kiszolgáló közlekedésre is ugrásszerűen növekvő feladatok hárultak. Ezeknek a feladatoknak súlyát leginkább a vasút érezte, minthogy az összes szállításoknak (tonnakilométerben) több mint 90 százalékát teljesíti. Mulhatatlanul szükség volt tehát arra, hogy a kapitalista időkből örökölt elavult vasúti rendszert korszerűsítsük, teljesítőképességét növeljük, a szállítás önköltségeit pedig csökkentsük. A fejlesztés nemcsak új berendezések — igen nagyarányú beruházások — révén, hanem elsősorban az új, haladó, szocialista munkamódszerek meghonosításával és a tudományos igényű üzemvezetés bevezetésével volt biztosítható. Ehhez a hatalmas munkához nyujtottak alapvető segítséget a szovjet vasutak tapasztalatai, amelyeknek tudósai és szakemberei hozták létre a legutóbbi évtizedekben az új tudományágat: a vasuti üzemvitel tudományát.

Ahhoz, hogy a vasúti üzemvitelre vonatkozó tudományos ismeretek hazánkban is fejlődésnek induljanak, többek között arra is szükség volt, hogy ez a tantárgy helyet kapjon a magyar mérnökök egyetemi oktatásában. Ez a követelmény először az Építőipari Műszaki Egyetem út-, vasút- és alagútépítő tagozatán valósult meg, ahol immár harmadik éve folyik a „Vasúti üzem" című tantárgy előadása. Ennek a tantárgynak rendszeresítésével az elmélet és a gyakorlat egysége felé nagy lépést tettünk: az egyetemről kikerülő fiatal mérnökök ma már alaposan tájékozottak a vasút üzemi munkájáról és így a vasúti szolgálatba való lépésük után jóval sokkal rövidebb gyakorlati kiképzésre van szükségük.

Ennek az új tantárgynak vállalt dolgozta fel Csanádi György most megjelent „Vasúti üzem" c. egyetemi tankönyvében (Tankönyvkiadó, 1954. 584 old., 283 ábra, 33 táblázat, ára fve 81,50, kve 100 forint).

Ez a könyv az első olyan mű a hazai közlekedési szakirodalomban, amely a vasúti üzem tudnivalóit rendszerbe foglalva, egyetlen kötetben tárja az olvasó elé. A könyv megjelenése tehát nemcsak az egyetemi oktatás és a tudományos munka szempontjából nagyjelentőségű esemény, hanem a gyakorlati szakemberek számára is, mert először nyílik lehetőség arra, hogy a vasútüzem szerteágazó munkaterületeiről teljes áttekintést kapjanak.

A hatalmas kötet anyaga három részből áll. Az első rész olyan általános ismereteket közöl, amelyek az üzemviteli kérdések részletes megértéséhez és általában a vasútüzemi mérnök tájékoztatásához szükségesek. A könyv bevezetése elméleti alapon tárja fel a kapitalista és a szocialista vasúti rendszer különbözőségeit. Ezt követően egy fejezet a vasúti közlekedés alapfogalmait ismerteti. Ezután kerül sor a vasút általános történetére, majd a magyar vasutak történelmi kialakulásának, földrajzának és szervezetének tárgyalására.

A könyv második fő része szolgálati ágak szerinti részletezésben ismerteti a vasút üzemét. Először a vasúti pálya és építményeinek karbantartását tárgyalja, amelynek keretében szó van a különböző fenntartási rendszerekről és a gépesített vágányfektetési eljárásokról is. Ezt követően a távközlő-, jelző- és biztosítóberendezésekről, illetőleg az ezeket üzembentartó szolgálati ágazat munkájáról van szó. A könyv egyik legterjedelmesebb fejezete a vontatási szolgálat berendezéseit, üzemi munkáját ismerteti; itt tárgyalásra kerülnek a vontatási telepek és azok összes berendezései, a vontatás üzemi teendői és az ezzel összefüggő számítások, a műszaki kocsiszolgálat, a vonatok fékezése és azok a tényezők, amelyek a vontatás gazdaságosságát leginkább befolyásolják. Ezután egy rövidebb fejezet a vasúti berendezések karbantartásával, főként a járműjavító vállalatok munkájával foglalkozik. Igen részletes és sok tekintetben teljesen új a forgalmi szolgálat munkájának ismertetése: a menetrend szerkesztésére, a vonatok összeállítására és forgalombahelyezésére, a tolatási szolgálat, valamint a kocsiszolgálatra vonatkozó anyag. A kereskedelmi szolgálatról szóló fejezet a fuvarozás jogi alapjainak tárgyalása után sorra veszi az árufuvarozás műveleteit, majd röviden a személyfuvarozás lebonyolítását is ismerteti. Ebben a fejezetben a díjszabás elméleti és gyakorlati kérdései is helyet kapnak. A könyvnek ez a része a vasúti munkaerőgazdálkodásról, az anyagellátásról és a pénzügyi szolgálatról szóló fejezetekkel zárul.

A könyv harmadik része azokat az új, a szocialista vasút üzemvezetését érintő kérdéseket tárgyalja, amelyek az összes szolgálati ágazatokat érintik. Így ebben a részben kaptak helyet azok a problémák, amelyeknek feltárása és megoldása a vasútüzem egészének munkáját döntően befolyásolja. Szó van itt a vasúti üzem egységes műszaki folyamatáról, főként a vasútállomások és az iparvágányok munkájának összehangolásáról, a vasúti üzem munkájának ütemességéről, a forgalom egyenlőtlenségeiről és a csúcsforgalmak problémáiról, a sebesség szerepéről a vasúti üzemben, továbbá a kocsiforduló-idő kiszámításával és megrövidítésével kapcsolatos feladatokról. Részletesen tárgyalja a szerző a vasút teljesítőképességének számítási módszertanát is. Hasonlóképpen részletes áttekintést ad a fuvarozási önköltség alakulásáról, számítási módszereiről és a csökkentésükben szerepet játszó tényezőkről.

Csanádi György úttörő és nagyjelentőségű könyve a vasúti üzemvitel kérdéseit a tudomány mai színvonalán, a hazai és külföldi, elsősorban az élenjáró szovjet tapasztalatokra támaszkodva dolgozza fel. A mű hivatva van arra, hogy a hazai közlekedéstudományt új és új eredmények elérésére serkentse, ugyanakkor pedig kézikönyve, segítőtársa legyen a magyar vasutak fejlesztéséért küzdő műszaki és gazdasági dolgozóknak.

Erőteljesebben segítsük a mezőgazdaság fejlesztéséről szóló párt- és kormányhatározat végrehajtását



Írta: Gróf József, a Vasutasok Szakszervezetének titkára

Pártunk Központi Vezetőségének határozata kimondja, hogy a következő 2—3 évben az egész népgazdaság legfőbb feladata, a szocializmus építésének kulcskérdése: a mezőgazdaság fejlesztése. A mezőgazdaság fejlesztése nem öncél, hanem eszköz az új szakasz feladatainak, népünk jóléte gyorsabb növekedésének sikeres megvalósításához.

A szakszervezeteknek — így a Vasutasok Szakszervezetének is — az a feladatuk, hogy a lehető legtevékenyebben vegyenek részt e jelentős feladat teljesítésében. Tudatosítsák a vasutas dolgozókkal a mezőgazdaság fejlesztésének fontosságát és tevékenyen működjenek közre a mezőgazdaság fejlesztésében. A vasutas dolgozók feladata, hogy a mezőgazdaság termékeit gyorsan és teljes egészében elszállítsák, idejében eljuttassák a termelőszövetkezetekbe, állami gazdaságokba, gépállomásokra és az egyénileg dolgozó parasztsághoz a fogyasztási cikkeket, vetőmagot, műtrágyát stb.

A szakszervezet elnöksége 1954 február 10-i határozatában meghatározta, hogy a tavaszi mezőgazdasági munkák idején fokozottabb gondot kell fordítani a mezőgazdasági gépek, vetőmag, műtrágya, iparcikkek stb. elszállítására.

Elnökségünk határozata nyomán az állomások üzemi bizottságai felvették a kapcsolatot a mezőgazdasági szervekkel, felújították és kiszélesítették a komplex-brigád mozgalmakat és szerződésekben határozták meg közös feladataikat. A békéscsabai pályafenntartási főnökség például a turkevei Táncsics termelőszövetkezettel kötött szocialista szerződést. A pályafenntartási főnökség dolgozói vállalták, hogy a terményelszámolás és a zárszámadás munkáinak elősegítéséhez a pénzügyi dolgozók havonta öt napon keresztül segítséget nyújtanak. Műszaki téren vállalták, hogy a termelőszövetkezet földterületét augusztus 31-ig felmérik. A jó együttműködést elősegíti, hogy a szövetkezet közgyűlésén a pályafenntartási főnökség képviselői is résztvesznek.

Általában elmondhatjuk, hogy a komplex-brigád értekezleteket sokkal szélesebb körben tartják meg és tartalmasabbak, mint az előző években voltak — mert a szerződést aláíró felek a szerződésben foglaltakat kötelezőnek tartják magukra nézve.

A mezőgazdaság segítése más formában is jelentkezik. Például Kaposvár vasutas dolgozói a kongresszusi verseny keretén belül vállalták, hogy a mezőgazdaság által feladott élő, vagy romlandó árukat soronkívül továbbítják, vagy beállítják a kirakodóhelyre. A fűtőház dolgozói pedig azt vállalták, hogy ezeket az árukat minden esetben túlsúlyként elszállítják.

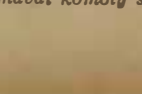


A vasutas dolgozók nagymértékben hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a városok és ipari központok lakossága a mezőgazdasági termények árainak csökkentésén keresztül is érezze pártunk és kormányunk gondoskodását. Ezért különös figyelmet kell fordítani a mezőgazdasági termékek darabáruinak elszállítására, hogy az időben és frissen érkezzen meg rendeltetési helyére. Ezt főként piacnapokon kell biztosítani, amikor az átlagosnál több áru kerül feladásra. Ezt a vasutas dolgozók is tudják, mégis gyakran előfordul, hogy a vonatok nagy késéssel érkeznek az állomásokra, kocsik hiányában nem szállítják el a felkínált árut stb. Ilyen esetekben az áru visszamarad, esetleg megromlik, csökkentve a parasztság termelési kedvét, mivel nem érzi a kormány ilyenirányú támogatását. Úgy véli, hogy anyagiak terén így nincs érdekeltté téve a termelésben. Nem egy esetben előfordul, hogy fontos mezőgazdasági gépalkatrészek, élőállat stb. napokig, sőt hetekig van úton a feladási állomástól a rendeltetési helyig. Vannak hiányosságok az áruk kíméletes kezelésében is. Gyakran előfordul, hogy a feladott áruk megrongálódva jutnak el rendeltetési helyükre.

Szakszervezetünk feladata, hogy az üzemi bizottságokon keresztül, a pártszervezetek segítségével mozgósítsa a vasutas dolgozókat a hiányosságok felszámolására, hogy az áruk kíméletes kezelésével védjék a dolgozók vagyonát, az állam vagyonát. Ezt a pártszervezetek és üzemi bizottságok jó politikai felvilágosító munkával tudják csak elérni.

A mezőgazdasági termékek elszállítására nagyobb mértékben fel kell használni a személy- és vegyesvonatok poggyászkocsijait és ahol szükséges, poggyász-mellék kocsik beállításával kell biztosítani a felkínált darabáruk elszállítását. Ki kell szélesítenünk a szegedi igazgatóság kezdeményezését, hogy a nagyobb mezőgazdasági szervek képviselőinek meghallgatása után, olyan menetrendet készítenek, amely az eddigieknél jobban alkalmazkodik a mezőgazdasági szervek igényeihez. Emellett brosura formájában kiadják a mezőgazdasági szervek részére a vasúti szállítással kapcsolatos alapvető tennivalókat.

Szakszervezetünk másik fontos feladata a patronázsmozgalom kiszélesítése, állandóvá tétele. A tavaszi munkák megindulása előtt vasútüzemeink képzett munkásokat küldtek ki a gépállomásokra, akik segítséget nyújtottak a mezőgazdasági gépek és felszerelések kijavításában és átadták munkatapasztalataikat, élenjáró módszereiket a gépállomások dolgozóinak és segítségükre voltak munkájuk megszervezésében.



Fűtőházaink, járműjavitóink, pályafenntartási és egyéb üzemeink 56 gépállomásnak nyújtottak szakmai és politikai segítséget. Eddig erő- és munkagépeket javítottak ki és szocialista megőrzésre adták át a gépállomásoknak. A tarnaszentmiklósi gépállomás a következőket írja a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító Üzemi Vállalat patronáló munkájáról: „A patronálók által nyújtott segítség következtében a gépállomás korábbi nagy lemaradása ellenére is határidőre befejezték a gépek javítását. Hohl István elvtárs, az értékes szárnyas fúrógépet és az új esztergapadokat hozta üzemképes állapotba. Munkaközben a gépállomás dolgozóit is megtanította a fúró- és esztergapadok kezelésére. Azok a munkák, amelyek azelőtt kézi erővel, sok fáradsággal, napokig tartottak, most percek alatt készülnek el. Magyar József elvtárs a hegesztés jó és gyors módszerére tanította meg a gépállomás hegesztőit. A patronáló brigád jó munkájával nemcsak minőségi és mennyiségi munkát végzett, hanem példamutatásával a munkafegyelem megszilárdításához is hozzájárult." A MÁV Épületszerelő és Előgyártó Üzemi Vállalat dolgozói a detki gépállomáson végeztek eredményes munkát. Munkájuk során nagy gondot fordítottak az anyagtakarékosságra. Így született meg Parajdi Bertalan elvtárs újítása, amely többmázsa, sőt, országos viszonylatban több tonna vas megtakarítását teszi lehetővé. Eddig ugyanis a csoroszlyák terheléséhez a súlyokat vasból készítették, most a vállalat előgyártó telepén betonból készítik el a szükséges súlyokat, amely a célnak ugyanúgy megfelel, mint a vas. Számos más példa is bizonyítja, hogy a gépállomásokat patronáló üzemek jó munkát végeztek.

A patronáló munka nemcsak a gépek kijavítására korlátozódott, hanem kiterjedt a gépállomásokon folyó politikai munka megjavítására, a mozgalmi és általában a kultúrélet fellendítésére. A patronáló üzem párttitkárai, ÜB-elnökei személyes látogatásaik alkalmával komoly segítséget adtak a politikai és mozgalmi munka megjavításához. Több vasútállomásunk a tanács révén tájékozódik a mezőgazdaság eredményeiről, a mezőgazdasági munkában élenjáró dolgozók neveit kifüggesztik a vasútállomáson. Üzemi bizottságaink segítik a gépállomások, állami gazdaságok üzemi bizottságának munkáját. A szegedi területi bizottság munkatársai három állami gazdaság üzemi bizottságának nyújtanak segítséget. Szeged fűtőház ÜB-elnöke például kézzelfogható segítséget adott a kisteleki gépállomás üzemi bizottságának a bizalmiválasztások lebonyolításához. A vasút patronáló üzemeiből az üzemi bizottságok és pártszervezetek rendszeresen kijárnak a patronált üzembe, ahol megbeszélik az elvégzett munkát és a további feladatokat. Vasutas dolgozóink segítettek a pénzügyi, gazdasági és egyéb adminisztrációs munkában. A Debreceni Járműjavító ÜV az általa patronált üzemeknek itt is rendszeres segítséget nyújt. Szeged Igazgatóságtól nyolc könyvelő és négy bérszámfejtő segíti a környező mezőgazdasági szervek ilyenirányú munkáját.



Nagy jelentőségű az a kezdeményezés, amely a MÁV Vasanyagjavító, a Landler- és a Debreceni Járműjavítóból indult el. A dolgozók önkéntes munkával, hulladékanyagokból mezőgazdasági szerszámokat, kapát, ásót, vödröket stb. készítenek, amelyekből jelenleg a földműves szövetkezetekben hiány van. Ezeket az eszközöket a termelésben és begyüjtésben élenjáró dolgozóknak osztják szét.

Különösen kiemelkedik a vasutas kultúrcsoportok segítő munkája. Alig akad kultúrcsoport, amely ne adna kultúrműsort a mezőgazdasági üzemeknek, gépállomásoknak, állami gazdaságoknak, termelőszövetkezeti csoportoknak. Műsorszámaikat felajánlják a mezőgazdasági munkában élenjáró dolgozóknak. Számos helyen segítik megalakítani a kultúrcsoportokat és megtanítják táncra, zenére stb. Több helyen cseremüsort adnak kultúrcsoportjaink, amikor a mezőgazdasági dolgozók is adnak műsort az üzemek dolgozóinak. Ezek a tények azt bizonyítják, hogy a vasutas dolgozók megértették a mezőgazdaság továbbfejlesztésének fontosságát és segítik a munkás-paraszt szövetség megszilárdítását.

Az elért eredmények mellett azonban vannak hiányosságok is. Ez elsősorban a politikai felvilágosító munkában látszik meg. Bár a politikai felvilágosító munka eredményeként nagyrészt sikerült eloszlatni a vasút területén kezdetben megmutatkozó parasztellenes hangulatot — azonban vannak helyek, ahol még nem értették meg kellően gazdaságpolitikánk új irányvonalát és különböző nehézségekre hivatkozva, kivonják magukat a mezőgazdasági munkából: a Hámán Kató Fűtőház, a Ferencvárosi Fűtőház, a Pécsi Fűtőház stb. Politikai munkánk másik fő hiányossága, hogy a falun lakó vasutas dolgozókat nem mozgósítottuk megfelelően a falu politikai, gazdasági és kulturális életébe való bekapcsolódásra, bár a falun lakók nagyrésze maga is kisebb-nagyobb földön gazdálkodik, s így közvetlen kapcsolatban van a parasztsággal.



Hiányosságként jelentkezik a kultúrmunkában, hogy nem elég tervszerűen végzik a patronálást, emellett nem kielégítő az a segítség, amelyet a mezőgazdasági szervek kultúrcsoportjai megalakításához és művészeti színvonaluk emeléséhez adnak.

A továbbiakban legfőbb feladatunknak tartjuk a patronálás kiszélesítését, a politikai és kulturális segítségnyujtást. A patronáló munkát ki kell terjeszteni a még gyengén működő termelőszövetkezeti csoportokra és minden téren segítséget kell adni részükre, hogy megerősödjenek. Ez a munka kézenfekvő gyakorlati segítségben nyilvánuljon meg. A konkrét segítségre különösen az aratási, betakarítási és a cséplési munkák idején lesz legnagyobb szükség. Nyújtsanak segítséget a megrongálódott munka- és erőgépek kijavításához, raktárak, épületek karbantartásához, szervezzenek kultúr DISZ-brigádokat, egyes kampányfeladatok alkalmából (aratás, kévehordás, gyapotszedés stb.). Kultárbrigádjaink pedig azon túlmenően, hogy műsort adnak a termelőszövetkezetek dolgozóinak — segítsék kultúrcsoportjaik megalakítását, művészeti színvonaluk emelését, hogy önálló és jól működő kultúrcsoportok alakuljanak a termelőszövetkezetekben.

Tovább kell folytatni a politikai felvilágosító munkát vasutas dolgozóink között és meg kell győzni nézeteik helytelenségéről mindazokat, akik a parasztság életszínvonalának emelése mögött a saját életszínvonaluk csökkenését látják.

E feladatok megvalósítása minden párt- és szakszervezeti funkcionáriusnak kötelessége — hogy segítsük pártunk és kormányunk határozatának megvalósítását, a dolgozó nép életszínvonalának állandó emelését.

Az Utasellátó felkészült a megnövekedett utasforgalomra



Az Utasellátó ÜV dolgozói is jó munkával, tervük túlteljesítésével köszöntik pártunk kongresszusát. A kongresszusi hét nemes versenyében a maguk munkaterületén kiemelkedő teljesítményekkel vettek részt. Az Utasellátó központ vendéglátóüzemei főosztályának jó szervezési munkáját dicséri, hogy kellő időben felkészültek a megnövekedett belföldi és külföldi utasforgalomra s a vasuti csomópontokon fizléses, gazdag választékú büfépavillonokat állítottak fel. Képünkön Budapest Déli-pályaudvar Utasellátó üzemének, a 34. üzemnek a büfféjét látjuk. Az utasok jobb, kényelmesebb ellátásának megszervezését Solti elvtárs, üzemvezető és Csomai elvtárs, intéző irányításával a 34. üzem dolgozói példamutató módon segítették.

(Kovács G. felv.)

Vasutasok a MÁTRAHÁZI ÜDÜLŐBEN

Gyors léptekkel közeledik a nyár, sok-sok szépségével, vidámságával, örömével. A nyár legjobban várt és legfelejthetetlenebb öröme az üdülés. A vasutasüdülőkben minden előkészületet megtettek, hogy még teljesebb legyen dolgozóink



Kora reggel... A mátraházi vasutasüdülőben pihenő dolgozók még a reggeli előtt megbeszélik napi programminkat.

(Kovács G. felv.)

öröme, még akkor se boruljon árnyék vidám kedvükre, ha történetesen felhők sötétítik el a napfényt. Tegyünk most, az úgynevezett „szezon" elején villámlátogatást a vasutasszakszervezet tíz üdülőjében, nézzük meg, hogy az érkezőket köszöntő barátságos üdvözlő feliratok mögött mi várja a vasutasdolgozókat.

*

Körútunk első állomása:

Mátraháza

Komoly, felhőbe nyúló hegyek ölelik körül a vasutasüdülő szinte csillogóan fehér épületeit, a tágas erkélyről a tekintet pillanatok alatt felér a Galyatető 965, vagy a Kékes 1015 méteres csúcsára. De bizony aligha akad olyan üdülő, legyen akár tél, akár nyár, aki megelégedne azzal, hogy csak tekintetével járja végig hazánk legmagasabb hegyeit. Kár is lenne ezt elmulasztani, hiszen a kényelmes autobuszokkal még fáradságba sem kerül a tura.

—

— Tavaly is itt üdültünk — mondja az üdülő emeleti társalgójában *Székely Éva* elvtársnő, a *Landler Művek* dolgozója és *Gombás Mária* elvtársnő, *Nagytétény-Diósd* állomás kitűnő munkaeredményű forgalmi szolgálattevője. Mégis, amikor beléptünk az épületbe, alig ismertünk rá. Új ruhába öltözött az egész üdülő. Nézzenek körül: újak a fotelok, az asztalok, a perzsaszőnyegek, a hatalmas csipkefüggönyök, a pálmák. Nem hiába mondják, hogy a Galya Nagyszálló mellett a vasutasok üdülője a legszebb a Mátrában. Az újjászületett üdülő a szakszervezet gondosságát, a kitűnő ellátás, a figyelmes bánásmód, a tisztaság Tanai Sándor elvtársat, az üdülő vezetőjét dícséri.

—

Délután beborult, megeredt a májusi eső. De ilyenkor a legpezsgőbb az élet a falakon belül, amikor majdnem mindenki *„otthon van"*.

— Öreg és fiatal egyformán megtalálja a szórakozását — mondja *Sztankovics József* elvtárs, Diósgyőr fűtőház váltókezelője, aki az „öregek" közé sorolja magát és éppen lépésre készül a sakktáblán.

Koppannak az asztalitenisz-labdák, csattannak a billiárdgolyók, vidám zaj kíséri a szembekötősdit és a többi társasjátékot, néhol egy-egy üveg gyöngyösi bor körül üldögélnek jóleső beszélgetésbe merülve, máshol könyvek lapjai zizzennek. A könyvekről szólva mindjárt mondjuk el, hogy sokan csalódnak az üdülő 650 kötetes könyvtárában. Nem tudják megérteni, miért olyan *kevés a magyar szerzők könyve*. A *Jókai-jubileum* alkalmából sokan akarták olvasni a nagy író műveit — hiába. De éppen ilyen mostoha a sorsa itt az üdülőben *Mikszáthnak, Gárdonyinak, Móricznak* és mai íróinknak is.

—

Vacsora után (borsostokány, torta) „szellemi táplálék" következett: *Nádas János*, az Írószövetség küldöttjének vezetésével irodalmi vitaesten vettek részt az üdülők. De, hogy a könnyebb szórakozás híveit se érje csalódás, utána már vígan forog a tánclemez s közben a kitárt ablakok mögött az óriási hegyeket elnyeli az éjszaka.

—

A jövő héten a felhőkbe nyúló hegyek világa után a kedves szelídségű magyar tengerhez, a Balatonhoz vezet az utunk.

VASUTAS IFI-REPÜLŐK tavaszi munkája

A *Budapesti Lokomotív* sportrepülőszervezetének tagjai a télen sem tétlenkedtek, hanem szorgalmasan készültek a tavaszi idényre, amikor majd valamennyi vitorlázógépük magasba lendülhet. A lelkiismeretes készülődés meg is hozta gyümölcsét: *első negyedévi tervüket 200 százalékra teljesítették*. Ez a kitűnő eredmény nemcsak a munka mennyiségét, hanem minőségét is jelzi, mert három fiatal: *Márkus* János, *Schmidt* Ferenc és *Herpai* Gábor ez idő alatt érte el az *„ezüskoszorús repülő"*-szintet. A szervezet tagjai egyébként április 24—25-én több teljesítmény-repülést végeztek, mint tavaly egész évben. *Az első negyedévi kiképzés alapján az ország 33 vasutas repülőklubja között a pécsi MÁV repülőklub lett az első 211.4 ponttal, második a budapesti, 174 ponttal.*



Start előtti megbeszélés.

(Kovács G. felv.)

Az ejtőernyősök nagy kedvvel végzik kötelező tornagyakorlataikat és eddig már két ejtőernyős-ugrást hajtottak végre. Most készülnek a harmadikra.

A modellező-körben is lelkes munka folyik. A vasúti technikum rádiós csoportja az adás-vétel gyakorlásával készül az idei versenyekre és két repülőtér közötti összeköttetés megteremtésének elsajátításával segíti a repülés fejlesztését.

A Budapesti Lokomotív repülőszervezete a DISZ megalakulásának negyedik évfordulójára *újabb 60—70 vasutasfiatalnak a repülésbe való beszervezését vette tervbe*. Ha sikerül a tervet megvalósítani — amiben nincs okunk kételkedni — olyan eredményekre jutunk, amilyeneket még sohasem értünk el a vasutasok sportrepülési mozgalmában.

Hamenda Ferenc,
a Lokomotív repülőszervezet titkára.

Termelési értekezletek tanulságai

Az április 25-től május 5-ig megtartott tervismertető termelési értekezletek a vasutasdolgozók érdeklődésének növekedéséről tanuskodtak.

A pécsi területen

ugyan a dolgozóknak csak 60—65 százaléka jelent meg az értekezleteken, egyes szakszolgálati ágaknál azonban, mint például a pályafenntartásnál, a vontatási műhelyekben, a kereskedelmi szolgálatnál 80—85 százalékos volt a megjelenés aránya. Ezeknél a szolgálati ágaknál ez az üzemi szervek jó mozgósító munkáját is dícséri, míg egyebütt arról tanuskodik, hogy az üzemi szervek elhanyagolták a dolgozók mozgósítását.

A *Dombóvár-gócon* megtartott termelési értekezletek jól szolgálták a társszolgálati ágak együttműködését, mert a vezetőkön kívül néhány dolgozó is résztvett a másik szolgálati ág értekezletén. A dombóvári fűtőházban termékeny vita alakult ki az értekezleten. Bírálólag vetették fel például a dolgozók, hogy *az 500-as fordulókat az igazgatóság a külszolgálat megkérdezése nélkül készíti el, emiatt a fordulók rövid időn belül felbomlanak*. Sok dolgozó tett pótfelajánlást a kongresszusi versenyre.

A pályafenntartási főnökség termelési értekezletén *Túrós János* pályamunkás kijelentette, hogy a fizetésrendezés óta sokkal nagyobb kedvvel dolgoznak. Nyomban pótfelajánlást is tettek a dolgozók: megfogadták, hogy napi 23 talpfa helyett naponta 24-et vernek alá, zúzott kőívben pedig 18 helyett 19-et.

A szegedi területen

általában a dolgozók 80 százaléka jelent meg az értekezleteken. Ez visszaesést jelent, mert a multban nagyobb volt a látogatási arány. Az üzemi bizottságok, bizalmiak ezúttal hiányos munkát végeztek, nem mozgósították a dolgozókat, *nem magyarázták meg a pártkongresszus előtti utolsó termelési értekezlet fontosságát*. Jók voltak ellenben a termelési értekezletek előtt megtartott műszaki konferenciák, amelyek meghatározták az értekezletek beszámolóinak tartalmát és a problémák felvetését. A legjobb műszaki konferenciát *Békéscsaba* állomáson tartották. Ez a termelési értekezlet egész lefolyásán és a főnökhelyettes jól összeállított beszámolóján is meglátszott.

A beszámolók az egész szegedi területen foglalkoztak a *munka- és bérfegyelem, a minőségi munka* kérdésével is. Javult a sztahanovisták elfogadásával kapcsolatos vita. A dolgozók megértették annak jelentőségét, hogy maguk szavazzák meg a sztahanovista kitüntetést az arra javasoltaknak és ezúttal már komolyan vették ezt a feladatukat, lelkiismeretesen megvizsgáltak, megvitattak minden előterjesztést.

Élenjáró munkáért TÖBB gondoskodást

A diósgyőri Lenin Kohászati Művekben a holt ércből naponnap után a lüktető élethez szükséges acél ezertonnái születnek. Ebben részük van a diósgyőri fűtőház dolgozóinak is. Ezért kapták az élüzem kitüntetést, melléje a miniszter és a szakszervezet vándorzászlaját. Ez bizonyítja, hogy jól dolgoznak. Jó munkájukért azonban joggal érdemelnének több gondoskodást is. Vajjon milyen ez a gyakorlatban? Keressünk erre a kérdésre választ a helyszínen.

A fűtőház 680 és a kohászat 220 dolgozójának összesen 12 zuhanyozója és néhány mosdóvályúja van. Akik kiszorulnak, azoknak csak kétes tisztaságú, rossz vödrök jutnak. Üzemi konyhájuk nincs. A szűk, sötét, ablaktalan és nyirkos öltözőkben egymás hegyén-hátán igyekeznek megférni, gyakran egy szűk szekrénykébe három-négyen kénytelenek belegyömöszölni a ruhájukat. De még istenes állapot ez ahhoz képest, ami a kocsijavítórészleg műhelyében látható. A minősíthetetlenül piszkos fahodály egyik sarkában ajtónélküli női öltözőrekesz, ruhaszekrények mellé támasztott deszkafalból. Tisztálkodási lehetőség? Erről szó sem lehet. Körülötte 18—20 férfi dolgozik siralmas munkavédelmi viszonyok között. Eső idején a tető nyílásain bezúdul a víz. Egyikük keserű humorral meg is jegyzi: — *Itt aztán bőven zuhanyozhatunk, ha megered az eső.* De a fűtőházi épületek teteje majdnem mindenütt ilyen. A külső kocsijavítórészleg munkahelyei fölött még fedél sincs, ami a hótól és esőtől megvédené a dolgozókat. A kis és nagymozdonyszín tetejéről az esővíz a magasfeszültségű villamosvezetékre folyik és csak a szerencsés véletlennek köszönhető, hogy eddig nem történt súlyos baleset. Ilyen helyen dolgoznak hősiesen a diósgyőri fűtőház dolgozói, a munka- és egészségvédelem elemi feltételei nélkül.

Nem mondható, hogy egyáltalán nincs fürdőjük, mosdójuk a diósgyőri fűtőház dolgozóinak. Az öltözők egész sorát láttuk, csak épp zsúfoltak, nagyrészt ablaktalanok s a „fürdővizet" a tetőn át befolyó víz képezi. Máshol a ruhaszekrények a mozdonyszínekben, a műhelyekben sorakoznak — természetesen piszokkal övezve. A kocsilakatosoknak és vizsgálóknak egy földre fektetett kocsiszekrény az öltözőjük, ahol télen-nyáron tűrhetetlen a hőmérséklet.

Igaz, hogy a — csak részben — felsorolt hiányosságok még a sötét mult örökségeként maradtak itt. „Objektív nehézségek"-nek mondják azt is, hogy már évek óta vajúdik az új, korszerű fűtőház más helyen való felépítése. De vajjon mikorra? Az újabb hírek szerint igen sokára. De ugyan milyen objektív nehézség akadályozza azt, hogy a tetőket a miskolci igazgatóság II. osztálya megjavíttassa, a helyiségeket kimeszeljék, általában a meglévő épületeket rendbehozzák, hogy a dolgozóknak emberhez méltó munkahelyeket és tisztálkodási lehetőséget biztosítsanak? A fűtőház állítólag ideiglenes jellegére hivatkozni éveken át — a legkényelmesebb álláspont, de már tarthatatlan.

Cikkünkben nyilván nem írtunk olyat, amiről az illetékeseknek ne lenne tudomásuk, hiszen annyi bizottság állapította már meg a leírt hibákat, hogy se szeri, se száma, de annál kevesebb intézkedés történt a megszüntetésükre. Pedig a munka- és balesetvédelmi felelősök az igazgatóság IV. és II. osztályának havonta jelentik a hibákat, esetenként újakkal tetézve, a megszüntetésükre mégsem történik semmi. Elmondták a dolgozók azt is, hogy a párt- és szakszervezeti felsőbb szervek kiküldötteitől is hiába reméltek gyakorlati segítséget. A helyi mozgalmi szervek is belenyugodtak a „változhatatlanba". Nem harcolnak eléggé a hibák megszüntetéséért, legalább a viszonylagos tisztaságért.

A Lenin Kohászati Művek igazgatósága segíteni akart azzal, hogy az egyik csarnokot átadta a fűtőház bővítésére. El kell ismerni, hogy a miskolci igazgatóság II. osztálya tett is már valamit annak átalakítására. Egyrészt a főnöktől kezdve bőven tartottak helyszíni szemléket, másrészt a kérdéses csarnokban felszedték a vágányokat, hogy szerelőaknákat építsenek. Az azóta eltelt egy hónap alatt viszont kiderült, hogy nincs hitel. Most pedig azon tanakodnak, hogy a vágányokat visszaszereljék-e vagy sem. A csarnokot még most sem használhatják. Mintha meg sem kapták volna.

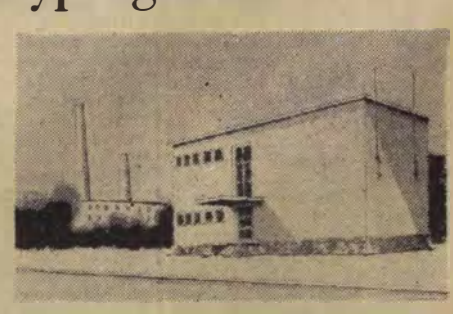
Ugy látszik, hogy egyedül csak a dolgozók állják hősiesen a szavukat. Megfogadták, hogy az élüzem kitüntetést és a vándorzászlót továbbra is megtartják. Ezt bizonyítja az újabb felajánlások tömege, a magas százalékkal dolgozók nagy száma és a jó versenynyilvánosságot bizonyító versenytábla. Viszont a jó munkáért több megbecsülést és gondoskodást várnak.

Munkánkat megkönnyíti, életünket szebbé teszi a kormányprogramm









Ünnepre készül az ország. A kongresszusi hét lelkesedéstől fűtött napjai után az elkövetkező napokban milliók kísérik nagy figyelemmel a kongresszus ülésezését és milliókban születik meg az elhatározás: én is hozzá akarok járulni munkámmal ahhoz, hogy pártunk vezetésével újabb sikereket érjünk el. A vasutas dolgozókban is szilárdan él az akarat, hogy pártunk építő politikáját a szállítási feladatok pontos, jó teljesítésével segítsék. Tudják, hogy jó munkájuk nyomán válik szebbé és könnyebbé az életük, helytállásukkal járulhatnak hozzá ahhoz, hogy pártunk és kormányzatunk még több új szociális és kulturális juttatásban részesíthesse a vasutas dolgozókat. Rajzainkon azok közül az új vasutas létesítmények közül mutatunk be néhányat, amelyek hiven tükrözik, milyen megbecsüléssel, gonddal és szeretettel fordul pártunk és kormányunk a vasutas dolgozók felé.

(Kovács István rajzai)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83. sz. — Telefon: 228—895, 428—317, 428—392, üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rákóczi-tér 9. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM. 22. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 MÁJUS 29.



Május 29—30-án tartják meg hazánkban a nemzetközi gyermeknapot, amelyen gazdag szórakozási lehetőségek várják boldog ifjúságunkat. Vidám karnevál, sport-, kultúrverseny és sok más vidám élmény várja országszerte az apróságokat. Képünk a budapesti vasutas Petőfi-napközi otthon és óvoda boldog gyermekeinek egy csoportját ábrázolja Thurzó Emília óvónővel.

(Kovács Géza felv.)

A kongresszusi verseny győztesei között büszkén foglal helyet a Miskolci Vasúti Csomópont

A kongresszus szombat délutáni ülésén a küldöttek nagy tapsa közepette *Gerő Ernő* elvtárs ismertette a kongresszus tiszteletére rendezett szocialista munkaverseny eredményeit és az MDP III. kongresszusa elnökségének határozatát a Központi Vezetőség zászlainak és dicsérő okleveleinek odaítéléséről.

Gerő Ernő elvtárs a következőket mondotta:

— A kongresszust megelőzően széles munkaverseny bontakozott ki az egész országban, amelyben az üzemek, vállalatok ezrei vettek részt az iparban, a közlekedésben, a mezőgazdaságban, népgazdaságunk minden területén. Figyelembevéve a kibontakozott szocialista munkaverseny nagy arányait és azt, hogy számos olyan vállalat volt, amely érdemesnek mutatkozott a kongresszusi zászlóra és elismerésre, a kongresszus elnöksége úgy határozott, hogy a zászlók számát haromról ötre emeli fel és ezenkívül több üzemnek és vállalatnak elismero oklevelet ad. *(Nagy taps.)*

Az elnökség a zászlók és oklevelek odaítélésénél figyelembe vette a minisztériumok kollégiumainak és a megfelelő szakszervezetek elnökségének együttes javaslatát. Az elnökség abból indult ki, hogy a javasolt üzemek, bányák, állami gazdaságok, termelőszövetkezetek, gép- és traktorállomások a pártunk III. kongresszusának tiszteletére indított szocialista munkaversenyben milyen eredményeket értek el nemcsak a mennyiségi tervek teljesítésénél, hanem minőségi mutatóknál is. Figyelembe vette az első negyedéves terv teljesítését, az első negyedévben keletkezett lemaradás behozását és ennek mértékét, az április hóban és május első két dekádjában elért eredményeket.

A zászlókkal és oklevelekkel kitüntetett üzemek legfontosabb termelői mutatóikat — s amennyiben volt — exporttervüket, termelékenységi és önköltségcsökkentési terveket, valamint kooperációs kötelességeiket teljesitették, illetve túlteljesitették. Ugyancsak jelentős eredményeket értek el ezek az üzemek, vállalatok, illetve termelőszövetkezetek a szociális, kulturális és egészségvédelmi beruházások teljesítése terén is. Ennek alapján a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusának elnöksége a Központi Vezetőség zászlait az alábbi üzemeknek itéli oda:

a Tatabányai Szénbányászati Tröszt (Komárom megye);

a Diósgyőri Gépgyár (Borsod megye);

a Magyar Gyapjúmosó- és Finomposztógyár (Budapest);

a Miskolci Vasúti Csomópont (Borsod megye);

a végegyházi Szabadság termelőszövetkezet (Békés megye).

A vasúti főosztály 4/C. osztálya értékelte a kongresszusi verseny vasúti teljesitményeit. A *Központi Vezetőség* kongresszusi zászlajáért indított versenyben a vasútüzem területén a miskolci csomópont után *a második helyet az Északi Járműjavító ÜV nyerte el.*

Miskolc csomópont dolgozói népgazdaságunk egyik legfontosabb területét segitik tervteljesítésükkel. *Diósgyőr, Ózd* kohászati műveinek, a borsodi szénmedence bányáinak tervteljesitése nagymértékben függ a miskolci vasúti csomópont dolgozóinak munkájától. A csomópont dolgozói a kongresszusi versenyben ezt a munkát eredményesen végezték. Csaknem valamennyi versenypontban kimagasló eredményt értek el, igy különösen *a túlsúlytovábbitásban, valamint a személy- és tehervonatok menetrendszerinti indításában.*

A második helyet elfoglaló Északi Járműjavító ÜV dolgozói május 18-ig bezárólag 106.8 százalékos tervteljesitési átlagot értek el. Különösen jó az eredményük a járműjavitási terv teljesitésénél. A kongresszus tiszteletére tett vállalásaiknak már az első negyedévben eleget tettek és pótfelajánlásaikkal a kongresszusi versenyben 180 százalékos teljesitményt értek el. A kongresszusi műszak alatt kimagasló eredmények születtek. Igy például a VIII/a. osztály május 22-én *200 százalékos átlagot* ért el, a kongresszusi helet pedig 165 százalékos átlaggal zárta. Egyénileg kiváló teljesitményt ért el *Kovács Aladár* esztergályos, aki május 21-én kemény fémlapkával végzett gyorsvágással *170 százalékról 500 százalékra emelte teljesítményét.*

A pécsi igazgatóság nyerte el a Vasútpolitikai Főosztály versenyzászlaját az igazgatóságok versenyében

A vasúton a kongresszusi verseny lendületét a Központi Vezetőség zászlaja mellett jelentősen fokozta a Vasútpolitikai Főosztály kezdeményezése, hogy versenyzászlót adományoz az MDP III. kongresszusa tiszteletére indított verseny keretében a legjobb eredményt elérő vasútigazgatóság dolgozóinak.

A versenyzászlót a pecsi igazgatóság nyerte el, amelynek dolgozói például a menetrendszerinti közlekedésben 104.77, a széntakarékosságban 87.23, a terhelési terv teljesitésében pedig 100.34 százalékos eredményt értek el. Ezenkívül élenjártak a kulturált utazás biztosításában, az állomások és szolgálati helyek tisztántartásában, a vasutas dolgozók szociális, kulturális igényeinek a lehetőséghez képest legjobb kielégitése terén is.

A versenyzászló ünnepélyes átadására a héten kerül sor.

A Vasútpolitikai Főosztály versenyzászlajáért folytatott verseny helyezési sorrendje az értékelés során a következőképpen alakult:

1. Pécs 7 pont, 2. Budapest 11. pont, 3. Szombathely 12 pont, 4. Szeged 15 pont, 5. Miskolc 18 pont, 6. Debrecen 21 pont.

Dolgozóink újabb munkagyőzelmekkel fejezték ki hűségüket és szeretetüket pártunk iránt

A pártkongresszus munkáját fokozott figyelemmel kisérik vasutasaink. Érdeklődéssel olvassák az ujságokban közölt felszólalásokat, hallgatják a rádió hiradásait — de ezen túlmenően újabb és újabb munkagyőzelmekkel — együtt a dolgozó magyar néppel — segitik a kongresszus munkáját. Vasutasaink hősi helytállásáról naponta érkeznek büszke hiradások.

A kongresszust megelőző héten, pénteken, május 21-én 13.500 kocsi megrakásával üdvözöltük a párt legfelsőbb szervének tanácskozását. A nyiregyházi fűtőház dolgozói jól együttmüködve a forgalommal, a személyvonatok késését 1.6 százalék alá csökkentették, a Landler Művek VIII/B. osztályán a szokásos napi 24 rúgó helyett — 39 darab rúgót készitettek a kocsiosztály részére, ami azt eredményezte, hogy naponta egy kocsival több hagyta el az üzemet. A Budapesti Vasútépitő ÜV jászszentlászlói szakaszán dolgozó „Szabadság" ifi-brigád 152 százalékos eredménnyel járult hozzá a kongresszus munkájához.

A legkisebb szolgálati helyektől a legnagyobbakig mindenütt munkagyőzelmekkel fejezik ki vasutasaink a párt iránti szeretetüket és hűségüket. A kongresszusi hét és a kongresszusi őrség munkalendülete hü kifejezője, hogy a vasutasság kész minden erejével támogatni a párt politikáját.

A kongresszus a figyelem középpontjába állitotta az önköltségcsökkentést, a minőség megjavitását. Vasutasaink megértették ezt. Décsi József mozdonyvezető és Lévai Pál fütő (Püspökladány fütőház) például vontatási késés nélkül továbbitották 253 tonna túlsúllyal megrakott 33 százalékos túlterhelésü vonatukat. Nehézsúlyú vonatot vitt Bondera József és Záveczki József (Nyiregyháza fütőház), Balogh István és Pástyán László (Debrecen fütőház)... Lehetne hosszasan sorolni a neveket. A szegedi igazgatóság kocsikirakási tervét 117.6 százalékra teljesitette.

A kongresszus útmutatásai tovább segitik a kormányprogramm sikeréért folytatott munkánkat, tovább nő vasutasaink felelősségtudata. Ez a felelősségérzet záloga annak, hogy a kongresszus után töretlen lendülettel folytatódik majd a verseny — a tervek teljesitéséért, népünk életszinvonalának további emeléséért.

TÁVIRAT A KONGRESSZUSHOZ:

Felajánlásunkat 180 százalékra teljesitettük

Az *Északi Járműjavitó ÜV* kommunistái és pártonkívüli dolgozói táviratot intéztek a kongresszushoz, ebben a többi között a következőket irták:

„A felszabadulás óta eltelt kilenc esztendő sikeres harcaiban a párt vezette győzelemre a magyar dolgozók milliós tömegeit. A párt és a nép kapcsolata hatalmas erő, amely biztositéka állandó, törhetetlen előrehaladásunknak. Üzemünk dolgozói ennek tudatában és ettől a felismeréstől lelkesitve napról napra jobb eredményeket értek el a kongresszusi versenyben. Igy vált lehetővé, hogy ötéves tervünket a verseny ideje alatt április 30-ra befejezzük, pártunk kongresszusa tiszteletére tett vállalásainkat pedig a kongresszus kezdetére 180 százalékra teljesitettük.

Igérjük, hogy eredményeinket még tovább fokozzuk, igy akarjuk pártunk és hazánk iránti szeretetünket tettekben nyilvánitani. Tesszük ezt azért is, mert tudjuk, hogy ötéves tervünk sikeres teljesitése, illetve túlteljesitése, a kormányprogramm megvalósitása szebbé, boldogabbá teszi népünk életét. Kérjük a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusát, hogy iránymutatásával segitsen bennünket ebben a munkában."

Vasutasnapra teljesitik évi irányvonat-tervüket

Amióta megkezdődött a pártkongresszus és hallottuk a rádióban a *Központi Vezetőség* beszámolóját, amely népgazdaságunk sok sikeréről számolt be, de amely a hiányosságokat is feltárta, állomásunk, Komló állomás dolgozói még jobb munkateljesitményekre törekszenek. Pedig amit vállaltunk, eddig is jócskán teljesitettük. A brigádok párosverseny-szerződéseket kötöttek egymással és versenyre hivták Pécs-bányarendező vasutasait. És megindult a harc. Mig januárban csak 43, márciusban 55, áprilisban már 71 irányvotatot állitottunk össze és indítottunk el. Május első 19 napján s *a kongresszusi hét kezdetén pedig újabb 52 vonattal gyarapodott ez a mennyiség.* Ez év elejétől a tervezett 187 irányvonattal szemben *eddig 260 irányvonat indult útnak Komló állomásról.*

Tonnában kifejezve a helyzet a következő: május 19-ig 125.595 tonnát kellett volna elszállitani, ezzel szemben 211.639 tonnát szállitottunk el. Ez a 168 százalékos teljesitmény azt jelenti, hogy *a kongresszus tiszteletére nemcsak májusi tervünket teljesitettük, hanem már a június, július, augusztusit is, egészen augusztus 23-ig.*

Amikor forgalmi és kereskedelmi dolgozóink meghallották, hogy az irányvonatok összeállitásánál eredményük legjobb az országban, újabb vállalást tettek: a vasutasnapra teljesitik egész évi irányvonati tervüket.

A brigádok versenyében *Bauer* János sztahanovista állomásirányitó, *Kertész* Hortenzia sztahanovista ifi forgalmi szolgálattevő és *Esküdt* Sándor sztahanovista kocsimester brigádja érte el a legjobb eredményt azzal, hogy tervük teljesitésében már szeptember 8-nál tartanak.

GORBE ZOLTÁN levelező.

PÁRTUNK III. KONGRESSZUSA



A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

ELEVEN, BÁTOR AGITÁCIÓT!

— Látogatás a szolnoki fűtőházban —

A vasútpolitikai főosztály, a vasutasszakszervezet, a budapesti politikai osztály és a *„Szocialista vasútért"* szerkesztősége munkatársaiból brigád alakult, melynek feladata volt, hogy megvizsgálja a szolnoki tömbben folyó pártmunkát, elsősorban a Központi Vezetőség február 8-i határozatának végrehajtását a június óta megjelent párt- és kormányhatározatok tükrében.

A február 8-i határozat a párt népnevelő munkájának megjavításáról szólt. Az agitáció, a párt tömegek közötti munkája rendkívüli nagyjelentőségű volt eddigi eredményeinek elérésében és az előttünk álló feladatok megoldásában tovább nő jelentősége. Biztosítanunk kell, hogy vasutasaink megértsék, magukévá tegyék a párt politikáját és minden erejükkel harcoljanak azok végrehajtásáért.

Az alábbiakban a szolnoki fűtőházban tapasztaltakról számolunk be. Az itt észleltek alapjaiban jellemzők az egész szolnoki tömbre.

SZOLNOK AZ ALFÖLD KAPUJA

Vagonok százai érkeznek és indulnak innen naponta, hogy elszállítsák a magyar alföld kincseit és hozzák az ipar termékeit. A kormányprogramm óta különösen megnőtt szerepe. A munkásosztály küldeményei: gépek, traktorok, fogyasztási és közszükségleti cikkek érkeznek, hogy innen induljanak tovább a termelőszövetkezetekbe, állami gazdaságokba, gépállomásokra, egyénileg dolgozó parasztok házaihoz. A sínpárokon szinte állandó a mozgás, a gurítódombon megállás nélkül lüktet a munka. A pályaudvar vaganyhálózatát átívelő karcsú hídról nagyszerű kép tárul a fűtőházra. Az új épületeket piros salak szegélyezi, melyet itt is, ott is megszakítanak a virágágyak, gyepszőnyegek. Itt, a kormot, füstöt köpködő mozdonyok környékén — bármily meglepő is — a tisztaság, a rend uralkodik.

Az első „ötszázas" fűtőház, mely büszke őrzője a miniszter-tanács és a SZOT vándorzászlajának, valamint az élüzem címnek, a kongresszust is jó termelési eredményekkel köszöntötte. Az utóbbi hónapban 1233 tonna szenet takarítottak meg, javítási tervüket 116.2, haszonkilométer tervüket 95.2 százalékra teljesítették.

Ahogy nőtt a dolgozók öntudata, munkalendülete, úgy növekedtek az eredmények is. Még néhány évvel ezelőtt a fűtőházban rendetlenség, fegyelmezetlenség volt az úr. S ma? Véletlenül se látni eldobott olajos kócot, szétszórt csavart, szerszámot. A dolgozók fegyelmezettek munkájukban, magatartásukban egyaránt. Április hónapban 24 új sztahanovistát köszöntött a fűtőház — közöttük 11-en a párt tagjai, kommunisták. A kommunisták példamutatása legfőbb erőssége a fűtőházi eredményeknek.

De mondhatjuk-e azt, hogy a pártszervezetek hibátlanul dolgoznak, hogy többet már nem is tehetnek? Nem mondhatjuk. Sok még a hiba a pártszervezetek munkájában, különösen a dolgozók közötti tömegmunkában, az agitációban és a párton belül, a szervezeti életben.

A PÁRTBIZOTTSÁG TITKÁRA

Barta József elvtárs középkorú, 50 év körüli munkás, energikus, mozgékony ember. De most mintha kicsit fásult, fáradt lenne. Az utóbbi időben elég sokat ült értekezleteken, irodában, aktákat között és kevés időt fordított arra, hogy beszélgessen a dolgozókkal, személyes tapasztalatokat szerezzen.

Talán ez is oka annak, hogy az alapszervezetek is nehézkesen, kevés öntevékenységgel dolgoznak. Résztvettünk az utazószemélyzet (I. alapszerv) legfelsőbb szervének tanácskozásán, a taggyűlésen. Az agitációról, a kongresszusi versenyről beszéltek. De hogyan? Brosúrából, „fentről" kapott „szempontok" ismételgetésével. Mintha nekik nem is lenne saját problémájuk, mintha a fűtőház I. alapszervezetének kommunistái nem is lennének tevékeny részesei a kongresszusi versenynek. Nem a taggyűlés kommunistái a hibásak, hisz ők bírálták is emiatt a pártvezetőséget. A júniusi határozat óta a fűtőház egész területén javult az alulról jövő bírálat, a dolgozók bátran mondják el személyes és a munkával kapcsolatos észrevételeiket. Máshol rejlenek az okok. Az alapszervezet vezetősége megválasztása óta még egyszer sem tartott vezetőségi ülést, náluk még nem volt pártbizalmi-, népnevelőértekezlet. S a többi alapszervezetnél is alig jobb a helyzet.

A párthatározatok feldolgozásánál van a legtöbb hiba. Például a február 8-i határozat alkalmazásához a pártbizottság a budapesti politikai osztálytól kapott segítséget. De ez nem volt elegendő, mert a vasút sajátos problémáival keveset foglalkozott, jobbára a központi vezetőség határozatának kivonata volt, amit küldtek. S mit csinált a pártbizottság? Kivonatolta a kivonatot. Mire eljutott az alapszervi taggyűlésre, alig maradt több a határozatból, mint ennyi: meg kell javítani a népnevelő- és agitációs munkát. Ez bizony kevés segítség a népnevelők számára.

A FŰTŐHÁZ MÖGÖTT

a szénbuktatón fáradságos, nehéz munka folyik. Nincs idő a beszélgetésre, amikor nekifeszül a test, hogy gördüljön a szénnel teli csille. Ebédidőben azonban feloldódnak az emberek, folyik a tréfa, a beszélgetés. Micsoda lehetőség egy ügyes, felkészült népnevelő számára. Az itt dolgozók, érdeklődő emberek. Szeretnék tudni, hogy áll Vietnam ügye Genfben, mennyit kell teljesíteni a sztahanovista cím elnyeréséért, tartja-e a fűtőház az élüzem-szintet? De a népnevelő hallgat... Nem kapott elegendő segítséget, hasznos érveket a népnevelőértekezleten. És hallgat akkor is, amikor ebéd után huszan várnak egymásra — mert csak egy ütött-kopott pléhbögre segítségével olthatják szomjukat. Nem is gondol arra, hogy a népnevelő feladatai közé tartozik az is, hogy továbbítsa a dolgozók panaszait, sérelmeit, segítsen azok megoldásában.

Szerte a fűtőházban számos népnevelő végez ilyen hiányos, gyenge munkát. S ahol hallgat a népnevelő, gyengül a pártszervezet felvilágosító munkája, ott lábrakap a suttogás, be-betörnek, ideig-óráig burjánzanak a hibás nézetek.

A tél óta jelentősen megjavult a pakura minősége, természetes, hogy könnyebb vele dolgozni a szénbuktatón is és új, szűkebb normát állapítottak meg. De egyesek, a suttogók másképp magyarázzák: „minden normát szűkítenek, kevesebbet fogunk keresni — így akarják csökkenteni az önköltséget". A hír másik formában, helyi viszonyokra „konkrétizálva" jutott a mozdonyszemélyzet és a fiókműhely dolgozóinak fülébe. Nyugtalanságot okozott. Ilyenkor kell igazán helyén lenni a népnevelőnek magyarázni, érvelni, vitatkozni, elmondani mit jelent az önköltség csökkentése, hogyan lehet azt megvalósítani a fűtőházban.

S ha ilyenkor néhányan a népnevelők közül is meginognak, ha előfordul, hogy egy-egy a suttogók közé áll — az annak következménye, hogy nem kielégítő a pártonbelüli meggyőző munka, a népnevelőértekezletek színvonala, kevés a meggyőző agitatív érv, keveset foglalkoznak a helyi politizálás alapvető kérdéseivel.

De lehet-e az agitáció megmegmutatkozó gyengeségeiért egyedül a népnevelőértekezleteket, a pártvezetőségeket okozni? A népnevelők egyénileg nem tehetnének semmit? Tehetnének. A kovácsműhelyben, ahol szikrát hány a vas, ütemesen cseng a kalapács, egy idős, őszhajú kommunista dolgozik — Kovács György pártbizalmi. Nem hibátlan ember. Előfordul, hogy elragadtatja magát, sokszor mereven kitart olyan álláspont mellett is, amiben nincs igaza. Tán még egy-egy dologban a pártszerűtlenség határait is súrolja. De Kovács bácsiban (így nevezik) van szív, van szorgalom. Olvasgatja az újságokat, nem ijed meg, ha „kényes" kérdéssel találkozik. Pártcsoportja rendszeresen tart értekezletet (bár gyakran nem kapják meg az úgynevezett „szempontokat") és ott megvitatnak mindent tőviről-hegyire. Nincs olyan pártonkívüli a közelében, aki ne tudná, hogy Kovács bácsi pártbizalmi, népnevelő, vele meg lehet beszélni, ha valami nyomja az ember szívét.

ILYEN LEHETŐSÉGEK

rendelkezésére állnak minden pártcsoportbizalminak, minden népnevelőnek — még sem élnek vele. A sajtó — porosodik az ÜB irodájában, az értekezletek (melyeken a hibák ellenére is lehetne tanulni) gyakran konganak a részvétlenségtől. A pártcsoportértekezletek többször elmaradnak, mint nem. Egyszóval: a kommunistáknak nemcsak várniok kell, hanem maguknak is lelkesebben, többel kellene elősegíteni a pártéletet.

Az kétségtelen, hogy az aktivitás önmagától nem fejlődik ki, kell azt segíteni, ápolgatni „felülről" is — a pártvezetőségeknek, a pártbizottságnak és a politikai osztálynak is! Van itt is hiba és nem is kevés. A pártszervezetek csak a pártbizottság segítségével tudják kidolgozni a helyi politikai érveket — és ehhez tevékeny segítség kell a politikai osztály instruktorai részéről is. De mindenek előtt az agitáció fontosságát kell megérteniök a kommunistáknak, ismételten tanulmányozni, feldolgozni a Központi Vezetőség február 8-i határozatát.

„Új célkitűzéseink — mondotta Rákosi elvtárs az MDP III. kongresszusán — a nép legszélesebb tömegeinek aktivizálását, közreműködését követelik meg, s ehhez eleven, bátor agitáció és propaganda kell. Olyan agitáció és propaganda, mely világos, érthető, népszerű nyelven ad választ minden felmerült kérdésre, mely mozgósítja a dolgozókat a nehézségek legyőzésére és ugyanakkor élesen, harcosan szembeszáll a nyílt, vagy burkolt ellenséges propagandával".

Szolnokon meg van a lehetőség ilyen agitáció kialakítására. Világos az út, rajta, lépjenek rá bátran a fűtőházi kommunisták.

Bánki Géza

Békeszerelvényt indítottak a Landler-művekből



A Landler Művek kocsiosztályának dolgozói kongresszusunk tiszteletére vállalták 50 darab személykocsi főjavítását. Május 24-ig 53 személykocsi főjavítását végezték el, ünnepélyes keretek között békeszerelvényként adták át a forgalomnak. Képünkön Vas Sándor elvtárs, vállalati főmérnök beszéd kíséretében útnak indítja a szép szerelvényt. (Kovács Géza felv.)

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVITÓBAN a DISZ-szervezet kezdeményezésére műszaki modellező kör alakult. A járműjavító fiataljai már megkezdték munkájukat a modellező körben és mozdonyokat, apró vasúti kocsikat, vasúti járműveket készítenek. A modellező kör tagjai hasznosan töltik el szabadidejüket, nemcsak tanulnak, hanem szórakoznak és szakmai tudásukat is továbbfejlesztik munkaközben.

*

A NYUGATI PÁLYAUDVAR DISZ-bizottságának vezetésével a fiatalok klubhelyiséget rendeztek be. Az ízléses klubban sakk, zenegép, asztalitenisz várja a fiatalokat, nyári terrasz, kiskert teszi kellemessé a Nyugati pályaudvar DISZ-fiataljainak szabadidejét.

*

NAGYSZABÁSÚ KIRÁNDULÁST RENDEZ május 30-án a budapesti igazgatóság és a miskolci igazgatóság a fiatalok számára. A díszesek ellátogatnak új szocialista városunkba: Sztálinvárosba. A miskolci igazgatóság a díszesek számára az aggteleki csepkőbarlanghoz is kirándulást szervezett.

*

AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVITÓ DISZ-alapszervezeteiben labdarúgócsapatok alakultak. A DISZ-bizottság és a helyi Lokomotiv Sportkör irányításával már meg is indult az alapszervezetek közötti labdarúgó „bajnokság". A fiatalok nagy számban vesznek részt a sportrendezvényben.

*

A DEBRECENI JÁRMŰJAVITÓ ÜV ifi-brigádjai a kongresszusi versenyben kiemelkedő eredményeket értek el. A brigádok tagjai az elmult két hónap alatt átlagosan 130—150 százalékos átlagteljesítménnyel dolgoztak és megfogadták, hogy a kongresszus után is tovább fokozzák termelési eredményeiket, elnyerik a sztahanovista címet.

*

A VASGYŰJTÉSBEN élenjáró fiatalok még ebben a hónapban pénzjutalomban részesülnek és mintegy 30 fiatalt kitüntetnek a „Kiváló fémgyűjtő" jelvénnyel.

*

A DOMBOVÁRI FŰTŐHÁZ fiataljai kimagasló teljesítményekkel harcoltak a DISZ központi vezetősége vándorzászlajának elnyeréséért. A dombovári fiatalok túlsúlyos vonatokat továbbítottak és figyelemreméltó eredményeket értek el a széntakarékosság terén is. Az egyik ifjúsági brigád például május 19-én egy 41 l. sorozatú mozdonnyal 1120 tonnát továbbított, 50 kilométeres felemelt sebességgel.

A földművelésügyi minisztérium köszönete a vasutas dolgozóknak

A földművelésügyi minisztérium a vasútpolitikai főosztályhoz küldött levelében köszönetét fejezte ki a Dunántúli Erdőgazdaságok nevében azoknak a vasutas dolgozóknak, akiknek része volt abban, hogy az erdőgazdaság bükk- és gyertyánfa fűtőanyagszállítmányát határidőre eljuttatták a fűrészüzemekbe.

A levélben többek között ezeket írják: *„... a vasút munkájának nagy jelentősége van abban, hogy a népgazdaság számára oly rendkívül fontos alapanyagot romlás nélkül tudtuk a feldolgozó üzemeknek átadni és így jelentős kártól mentettük meg a népgazdaságot.*

Az elvtársak a fordakocsik és irányvonatok szervezésével és azoknak szinte zökkenőmentes kiállításával adtak rendkívüli segítséget, amely nélkül feladatainkat határidőre nem tudtuk volna megoldani.

Ezért a segítségért az igazgatóság és az erdőgazdaság nevében az elvtársaknak és a MÁV mindazon dolgozójának, akik e munkában résztvettek, őszinte köszönetemet fejezem ki."

Mosonyi István
igazgató

NEMZETKÖZI hírek

SZOVJETUNIÓ

A szovjet vasutasélet két nagy eseménye: az összszövetségi vasúti dolgozók aktivaértekezlete és a vasutasszakszervezet XIII. kongresszusa



A Szovjetunió vasutasdolgozóit két nagy esemény foglalkoztatta az utóbbi hetekben. Most zajlott le az *Összszövetségi vasúti dolgozók aktívaértekezlete*, majd közvetlenül ennek befejezése után összeült *a vasúti közlekedési dolgozók szakszervezetének XIII. kongresszusa.*

Az összszövetségi vasúti dolgozók aktívaértekezletét a *Kreml* nagytermében tartották meg. Az a tény is, hogy a szovjet főváros legszebb termét bocsátották a vasutasok rendelkezésére, bizonyítéka annak a megbecsülésnek, amellyel a szovjet kormány a vasutasdolgozók munkája felé fordul. Az értekezleten a vasút élenjáró dolgozói vettek részt. A megnyitó ünnepségen *B. P. Bestyev* elvtárs, a Szovjetunió közlekedési minisztere nyilatkozott a szovjet vasutak 1953. évi munkasikereiről és a vasúti munka teljesítményeinek és minőségének további emeléséről.

Az aktívaértekezlet szakosztályai külön üléseken tárgyalták a vasúti közlekedés legfontosabb kérdéseit.

A vasúti közlekedési dolgozók szakszervezetének *XIII. kongresszusa* ünnepélyes külsőségek között, a vasutasszakszervezeti élet valamennyi vezető személyiségének jelenlétében nyílt meg a vasutasok moszkvai központi kultúrotthonában. A *„Gudok"*, a szovjet vasutasok napilapja vezércikkben foglalkozott a kongresszus jelentőségével, és kiemelte, hogy a szakszervezeti kongresszussal kapcsolatos kérdések között a legfontosabbak egyike a szakszervezet munkájának helyes megszervezése, hogy az előtte álló hatalmas feladatokat hivatása magaslatán oldhassa meg.

A kongresszus megbeszéléseinek és határozatainak ismertetésére még visszatérünk.

INDIA

Új erővel lángolt fel a hindu vasutasok háború elleni harca



A *Dél-Indiai Vasutas Szakszervezet* legtöbb nagygyűlésen foglalt állást *India Kommunista Pártja Központi Bizottsága* április 10 és 18-a között tartott ülésének határozatai mellett. Az indiai vasutasszakszervezetekbe tömörült dolgozók elhatározták hogy támogatják a kommunista párt békepolitikáját, az egész hindu nép háborús veszély elleni harcát. A vasutasok osztották az indiai nép általános felháborodását a hidrogénbomba kipróbálása ellen, követelték, hogy távolítsák el az amerikai „megfigyelőket" *Kasmirból*, s leszögezték: lelkesen támogatják *Nehru* miniszterelnöknek a béke és függetlenség kérdésében elfoglalt álláspontját, a többi között az indokínai fegyverszünet megkötésére vonatkozó felhívását.

India Kommunista Pártja felhívására az indiai vasutasok elhatározták, hogy kiszélesítik békeharcukat, mert tudják, hogy a vasutasok több, mint 900.000-es tömege óriási erőt képvisel ebben a harcban s az ő szavuk is döntő abban, hogy a kormány békenyilatkozatai megvalósuljanak, az Amerika-barát elemek elszigetelődjenek, s a kormány az *Egyesült Államok* nyomására és zsarolására se térjen el béke melletti nyilatkozataitól.

ANGLIA

Fokozódott az angol mozdonyvezetők és fűtők sztrájkja



Megírtuk, hogy az angol mozdonyvezetők és fűtők sztrájkja miatt megbénult *Midland* ipari vidékének szén- és acélellátása. A *Reuter* hírszolgálati iroda közlése szerint további 300 mozdonyvezető és fűtő szüntette be a munkát. A vasutasok sztrájkjának növekedése fokozza azokat a nehézségeket, amelyeket az eddigi közel 3000 vasutassztrájkoló munkabeszüntetése előidézett Anglia nyugati részének közlekedésében. Az angol gyárosok és vasútigazgatók cilinderét a sztrájk újabb viharа tépázza — írják az angol ujságok.

OLASZORSZÁG

Az olasz vasutasok türelmével nem lehet a végtelenségig játszani



Az *Olasz Általános Munkaszövetség*, a *CGIL* vezetése alatt egész *Olaszországban* újult erővel fellángolt a dolgozók harca létfontosságú követeléseik kielégítéséért, életszínvonaluk emeléséért, annak ellenére, hogy az amerikai zsoldban álló olasz kormány, s a klerikális uralkodókörök mindent megtettek elnémítására.

A *CGIL*-hez tartozó olasz vasutasok, a fűtőházak és javítóműhelyek dolgozói, a forgalmi és pályafenntartási szolgálat dolgozói kétórás figyelmeztető sztrájkot tartottak. A sztrájkban 20.000 vasutas vett részt s a részvétel százalékaránya *Velence, Mestre, Treviso* és *Udine* városokban meghaladta a 95 százalékot. *Milánó* és *Vonera* körzetében átlagosan 97 százalék volt a részvétel és magas százalékarányokat jelentettek *Olaszország* más részeiből is. *Ferrara* tartományban 160.000 ipari és közlekedési munkás, valamint a mezőgazdasági munkások hatalmas tömegei 48 órás sztrájkot tartottak.

A vasutasok figyelmeztető sztrájkja arról beszélt, hogy a vasutasok türelmével nem lehet a végtelenségig játszani. Ez a sztrájk ugyanis már a második szakszervezeti akció volt, amelyik a vasútak igazgatóságát a dolgozók jogos béremelési követeléseire akarja figyelmeztetni. Az olasz vasutak igazgatósága tudniillik még a mai napig sem válaszolt a vasutasok szakszervezetének memorandumára, amelyet a február 15—16-án lezajlott nagygyűlés után február 20-án küldtek el. Az olasz vasutasok azt remélik, hogy rövid, de a legszorosabb egységben lezajlott sztrájkjuk végre felébreszti a vasutak vezetőségét.

A szakmai kollégium és a szakszervezet közös ankétja

a kollektív szerződések végrehajtásáról

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége és a vasúti főosztály szakmai kollégiuma együttes ülést tartott, melyen résztvettek a kollektív szerződésben érdekelt vállalatok vezetői és üzemi bizottsági titkárai is. Az értekezlet előadói *Németh József* elvtárs, vezérigazgatóhelyettes és *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke voltak.

Az értekezlet jelentés alapján tárgyalta a tavaly megkötött vasútüzemi kollektív szerződések végrehajtását, valamint az idei kollektív szerződések megkötését.

A kollektív szerződés elősegítette a tervek teljesítését

Megállapította a jelentés, hogy a tavaly megkötött kollektív szerződések elősegítették az üzemi tervek teljesítését, a munkafegyelem megszilárdítását, a munkavédelmi, társadalombiztosítási, szociális, kulturális és sportigények kielégítését, valamint a kollektív munkaszellem kialakítását, s fejlesztették a dolgozók önbirálatát és bírálókészségét, megszilárdították a műszaki vezetők és a dolgozók kapcsolatát.

Általában teljesítették, egyes vállalatoknál jelentősen

túl is teljesítették a szociális és munkásellátási feladatokat.

Nem kielégítő a vállalások teljesítése az állami és munkafegyelem betartásánál, főként az igazolatlanul távolmaradók számának csökkentésénél, a betegellenőrzésnél, valamint a selejtcsökkentésnél. Sok helyen nem teljesítették a szakmai oktatásra tett vállalásokat sem. Különösen a sztahanovista iskolák rendezésével kapcsolatban követtek el mulasztásokat a szakszervezeti és szakvonali szervek.

A KV határozata új lendületet adott a kollektív szerződések teljesítésének

Pártunk 1953. október 31-i határozata fordulópontot jelentett a kollektív szerződések teljesítésében és különösen az 1954. évi kollektív szerződések előkészítésében éreztette kedvező hatását. Az idén húsz üzemi vállalatnál kötöttek kollektív szerződést. A szerződések előkészítésénél a vasúti főosztály és a szakszervezeti központ gondosan figyelembe vette a KV határozatát, valamint az elmult év tapasztalatait. A vállalati szervek is igyekeztek hasznosítani a tapasztalatokat s ennek eredményeképpen

az idei kollektív szerződések színvonala javult.

Az idei kollektív szerződések megkötésénél a pártszervezetek *a tavalyinál jobban ellenőrizték a szakvonali vezetés és az üzemi bizottságok munkáját*, segítették a kollektív szerződéseket megvitató értekezletek előkészítését, így az értekezletek a tavalyinál aktívabbak voltak.

Több segítséget várnak a szakszervezet központjától és a területi bizottságoktól

A beszámoló feletti vita vontatottan indult. A felszólalások során *Batta* elvtárs, a Szolnoki Járműjavító ÜV képviselője szóvátette, hogy vállalatuk nem mindenben tudta teljesíteni a kollektív szerződést, mert nem kapott elég segítséget a szakszervezettől.

Prieszol József elvtárs, miniszterhelyettes kifogásolta, hogy a jelentésben nem látja a bírálatot, pedig igen sok a hiányosság a kollektív szerződések megvalósításánál. Felhívta a figyelmet a tervmódosításokra, mert sokszor ezek miatt nem lehet megvalósítani a kollektív szerződés vállalásait, azonban ezeket nem igen vitatják meg a dolgozókkal. Nincs szó a jelentésben arról sem, hogyan tartják be a dolgozók a szerződést, pedig

a kollektív szerződés, mint minden szerződés, kétoldalú: a dolgozóknak éppen úgy kell teljesíteni kötelezettségeiket, mint a vállalatnak.

Jobban ki kellett volna domborítani a pártszervezetek segítségének jelentőségét és a jövőben sokkal jobban igénybe is kell venni ezt a segítséget.

Zentai Ernő elvtárs, a SZOT titkára rámutatott arra, hogy *a kollektív szerződések a vasutat üzemeknél sem váltak még az üzem alkotmányává.* A dolgozók nem érzik eléggé magukénak, de a vezetők sem — erre mutat az is, hogy az ankéten nem alakult ki élénkebb vita.

Németh József elvtárs, vezérigazgatóhelyettes hiányolta, hogy *a dolgozók hangja nem jutott el az értekezlet elé, a felszólalók nem beszéltek a dolgozók javaslatairól, véleményéről.*

Gáspár Sándor elvtárs, a szakszervezet elnöke foglalta össze az értekezlet tanulságait. Mint mondotta, az értekezlet hangulata is sok tekintetben tükrözte azt, hogy több helyen a vállalati vezetők, az üzemi bizottságok, de a dolgozók részéről is közömbösség kíséri a kollektív szerződések végrehajtását.

Sokkal nagyobb felelősségérzetre, öntevékenységre, felvilágosító munkára van szükség.

A kollektív szerződésnek *az üzem alkotmányává* kell válnia, mert csak így töltheti be fontos szerepét, így segítheti az üzem terveinek megvalósítását, a dolgozóknak a takarékosságért és a minőségi munkáért folytatott harcát, valamint a dolgozó emberről való fokozottabb gondoskodást. Hiba volt, hogy a szakszervezet központja és a területi bizottságok sokszor csak kampányszerűen ellenőrizték a kollektív szerződések végrehajtását.

A jövőben állandó és rendszeres lesz az ellenőrzés.

Részben a szakszervezet hibája volt az is, hogy a pártszervezetek nem nyújtottak megfelelő segítséget, mert nem volt elég szilárd a kapcsolat a pártszervezet és az üzemi bizottságok között. *Pártunk kongresszusa után is elsőrendű feladat a dolgozókról való gondoskodás* — mondotta befejezésül. — *A kollektív szerződés fegyver a dolgozók jólétéért, a szocializmus építéséért vívott harcban, tehát mindenkinek kötelessége, hogy minél erősebbé tegye ezt a fegyvert.*

Határozat a szerződések felülvizsgálásáról, a vállalatok megsegítéséről

Ezután ismertették a vasúti főosztály és a szakszervezet határozati javaslatát, amelyet az együttes ülés elfogadott. A határozat szerint a vasúti főosztály vállalati osztályai a vállalati főnöki értekezleteken legalább kéthavonkint értékelik a kollektív szerződésben vállalt kötelezettségek teljesítését. A szakszervezeti központ osztályai és a területi bizottságok negyedévenként felülvizsgálják a kollektív szerződések rájuk vonatkozó fejezeteit és segítséget adnak az üzemi bizottságoknak, a vállalati szerveknek a vállalt feladatok teljesítésére. A negyedévi tömegellenőrzések után a vasutas sajtóban

dicséretben kell részesíteni a kollektív szerződést jól teljesítő vállalatokat, ugyanakkor meg kell róni a kötelezettségeiket elhanyagolókat.

A határozat végül dicséretben részesítette az *Épületszerelő ÜV*-t, a *Debreceni Vasútépítő ÜV*-t, az *Északi Járműjavítót*, valamint a *vasúti főosztály 7/D. osztályát. A Felépítményi Vasanyagjavító ÜV*-t, a *Miskolci Járműjavítót*, továbbá az *5/D. és a 6/D. vállalati osztályokat* viszont jobb munkára figyelmeztette.

BOGNÁR IMRE ELVTÁRS, A VASÚTPOLITIKAI FŐOSZTÁLY VEZETŐJÉNEK KONGRESSZUSI FELSZÓLALÁSÁBÓL

Az alábbiakban részleteket közlünk *Bognár Imre* elvtársnak, a vasútpolitikai főosztály vezetőjének felszólalásából, amelyet a szervezeti szabályzat módosításával kapcsolatban mondott el pártunk III. kongresszusán:

— Pártunk Központi Vezetősége a szervezeti szabályzatban olyan módosításokat javasol, melyek hozzájárulnak a szervezeti és politikai munka színvonalának megjavításához, az új szakasz feladatainak teljesítéséhez.

Most, népi demokráciánk fejlődésének új szakaszában sokkal inkább, mint valaha, megvan minden feltétele a határozatok megvalósításának. Azonban a határozat végrehajtása mindig és most is harcot jelent. Éppen ezért mondja ki a szervezeti szabályzatunk tervezete, hogy nem elég a határozattal egyetérteni, hanem megvalósításáért harcolni kötelessége minden kommunistának. A kommunista vasutasok ezreinek példamutató magatartása, a szervezeti szabályzat szellemében végzett nevelőmunkája következtében a vasutas dolgozók munkához való viszonya az elmult években átformálódott.

Különösen élesen mutatkozott ez meg az elmult év folyamán, amikor nemcsak egyes vasutas dolgozók, hanem sokszor egyes üzemek egész kollektívája hősi tetteket hajtott végre, hogy biztosítsa a gazdasági életünkhöz szükséges termékek szállítását.

A párt iránti hűség és áldozatkészség legközvetlenebbül a párthatározatok végrehajtásával mérhető le. De a párthatározatok megvalósítása nemcsak a párt ügye, hanem egyben a haza ügye is, mert a párt a népért van, a párt érdeke elválaszthatatlan a haza ügyétől. Azonban korántsem mondhatjuk azt, hogy a párthatározatok végrehajtása terén szervezeteink és párttagságunk többségénél minden rendben van. Vannak még párttagjaink és — hozzátehetem — pártfunkcionáriusaink között is kötelességmulasztók, akik nem hajtják végre a határozatokat, vagy keveset tesznek a végrehajtás érdekében. Vannak, akik közömbös vagy formális magatartást tanusítanak a határozatokkal szemben és megtorpannak a határozatok végrehajtása közben mutatkozó nehézségek előtt. Ezek az elvtársak megfeledkeznek a pártnak adott szavukról, gyengítik a párt harci erejét, ezáltal akarva, nem akarva fékezik fejlődésünket.

Lehetetlen a tervek teljesítésében és túlteljesítésében tartós eredményeket elérnünk anélkül, hogy ne növelnénk állandóan és következetesen párttagságunk eszmei-politikai színvonalát, lelkesedését a határozatok végrehajtására. A párthatározatok végrehajtását gátolja sokszor az is, hogy rövid időközben a Központi Vezetőség sok határozata jelenik meg és mire ezeket eljuttatjuk az alapszervezetekhez, a feladatok halmazává válnak, emiatt sokszor elsikkad a lényeg és a feladatok tömege nem egyszer szinte megriasztja alapszervezeteink vezetőit.

Mi, a vasútnál dolgozó kommunisták úgy érezzük, hogy a szervezeti szabályzat-tervezet 39. pontja folytatása annak az állandó figyelemnek és gondoskodásnak, amelyben pártunk eddig is részesített bennünket. Ez a gondoskodás különösen jelentős most, az új szakasz politikájának végrehajtása során, hogy a falu és a város között egyre szorosabbá váló áru- és termelési kapcsolatokból reánkháruló feladatoknak eleget tudjunk tenni.

A vasútpolitikai osztályok és vasutas pártszervezetek részére igen jelentős a szervezeti szabályzat tervezetének az a része, hogy a vasútpolitikai osztályok kötelesek szoros kapcsolatot fenntartani a területi pártbizottságokkal olymódon, hogy ezeknek a szerveknek vezetői résztvesznek a területi pártbizottságok munkájában, a pártbizottságok pedig rendszeresen meghallgatják a vasútpolitikai osztályok vezetőinek tájékoztatóját a megye területén lévő vasutas pártszervezetek munkájáról. A szervezeti szabályzat tervezetének ez a pontja kifejezi, hogy a vasutas pártszervezetek szorosan beletartoznak az illetékes megye, járás, vagy város egész gazdasági kulturális, szociális és politikai életébe.

A szervezeti szabályzat tervezetének 39. pontja tisztázza a vasútpolitikai osztályok működésével kapcsolatos ma még sokszor meglévő helytelen nézeteket, tartózkodást és előítéleteket.

A szervezeti szabályzat tervezetének a politikai osztályokkal kapcsolatos pontja jelentős mértékben megnöveli felelősségüket is. A vasútpolitikai osztályok feladata erősíteni a vasút területén működő pártszervezeteket, hogy még inkább képessé váljanak a vasutas dolgozókat meggyőzni pártunk és kormányunk határozatainak helyességéről és biztosítani a határozatok végrehajtását. A vasutas pártszervezeteken keresztül nevelnünk kell a vasutas dolgozókat a párt és népi demokráciánk iránti hűség és odaadás szellemében, magasszínvonalú munkára és állami fegyelemre, a vasúti utasítások egységes érvényesítésének, a személyi felelősség elvének erősítésére, a hanyagság, a bürokrácia elleni küzdelemre, a bírálat és önbírálat kifejlesztésére, hazánk és népünk ellenségeinek kíméletlen gyűlöletére. Nevelni kell a vasúti szolgálat vezetőit a dolgozókról való gondoskodásra és azok megbecsülésére.

A módosított szervezeti szabályzat tervezetével egyetértünk, elfogadása után a vasutas pártszervezetek munkájában is hatalmas segítséget fog jelenteni. *(Nagy taps.)*

A szállítási tervek teljesítésével, jóminőségű munkával segítjük a III. pártkongresszus célkitűzéseit

Debrecen állomás dolgozói a következő táviratot intézték a pártkongresszushoz:

„Mi, Debrecen állomás vasutas dolgozói forró szeretetünket és harcos üdvözletünket küldjük a III. pártkongresszusnak. Legfőbb törekvésünk, hogy a szállítási tervek teljesítésével, jóminőségű munkával segítsük a III. pártkongresszus célkitűzéseit.

Örömmel adjuk tudtára pártunk legfelső szervének, hogy amit a kongresszusra vállaltunk, teljesítettük: téli lemaradásunkat behoztuk. A debreceni csomópontra eső 60.000 tonna helyett 225.652 tonnát továbbítottunk a szovjet munkamódszerek segítségével, a nehézsúlyú mozgalom kifejlesztésével. Ebben a mozgalomban kitűnt Fehér Imre elvtárs tolatóbrigádja, amely a kongresszusi héten jó munkájával lehetővé tette, hogy szolgálata alatt napi 2400 tonna túlsúlyt továbbítsunk terven felül.

További jó munkánkkal is arra törekszünk, hogy győzelemre vigyük a pártkongresszus határozatait. Legfőbb feladatunknak tekintjük, hogy csökkentsük az önköltséget, amit a Központi Vezetőség beszámolójában Rákosi elvtárs hangsúlyozott, majd Gerő elvtárs is kiemelt beszédében."

Üzemi vállalataink jó eredményei az önköltségcsökkentésben

A vasúti üzemi vállalatok a kongresszusi versenyben jó eredményekről számolhatnak be a takarékosságra és az önköltségcsökkentésre irányuló fáradozásaiknál.

A *MÁV Budapesti Magasépítő ÜV* tizenegy építésvezetősége a kongresszusi héten 34.116 forint, a székesfehérvári építésvezetőség: 6389, a *Gál József* művesbrigád a budapesti rókautcai építkezésnél, az *„Építsünk jobban és olcsóbban"*-mozgalom keretében 2350 forint megtakarítást ért el a kongresszusi versenyben.

A *MÁV Épületszerelő és Előgyártó ÜV* oroszlánybányai építkezésénél *Böhm Sándor* bádogos brigádja egy 40 normaórás munkát 22 és fél normaóra alatt végzett el, majd pótfelajánlásként még 40 méter ereszszegélyt is elkészített.

A *MÁV Hídépítő ÜV* szentesi építésvezetősége dolgozóinak terveljesítése 118.2 százalék. A relatív béralapnál megtakarításuk 9000 forint, anyagmegtakarításuk pedig 10.000 forint értékű.

A KONGRESSZUSI HÉT ÉLENJÁRÓI KÖZÜL



KISS PÁL,

Budapest—Nyugati-pályaudvar kereskedelmi szolgálatának dolgozója munkaidejének teljes és észszerű kihasználásával, napi feladatainak tervszerű beosztásával kiemelkedő teljesítményt: 531 százalékot ért el a kongresszusi héten és kiváló teljesítményét a kongresszus napjaiban is megőrizte.



WERTHMÜLLER ATTILA,

a Hámán Kató fűtőház mozdonyvezetője az „500-as" mozgalomban országosan kimagasló eredményt ért el. 424—142-es számú mozdonyával. Petrovai János és Fellegvári Antal fűtő-el napi 286 kilométert tett meg a budapest—hatvani vonalon és szénterét 113 százalékra teljesítette.



NAGY ENDRE ZOLTÁN,

a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV sztahanovista lakatosbrigád vezetője. Brigádjával 20 szállítótartály-csőváz elkészítését vállalta terven felül. Vállalásukat határidő előtt teljesítették s a kongresszus hetében további jó munkálukkal 250 százalékos átlageredményt értek el.



B. RÁCZ ISTVÁN,

a BEV budapest—kerepesúti állomásának forgalmi szolgálattevője a balesetmentes, menetrendszerinti közlekedés biztosítását vállalta. Vonatforgalmi tervét 102 százalékról 110 százalékra teljesítette, a menetrendszerinti indításnál 100 százalékot ért el.



LŐVI BÉLA

műszaki vezető főellenőr, a Kelet-i Műszaki Kocsihivatal sztahanovista kocsilakatosa a kongresszust nagyjelentőségű újítással köszöntötte: újította csiszológépet készített, amelynek teljesítménye a régivel szemben 800 százalék. Az újítás évi 100.000 forint megtakarítást jelent.



KONCZ ANTAL,

a MÁV Autófuvarozási ÜV lakatosa jó munkájával nagymértékben járult hozzá ahhoz, hogy a vállalat beváltotta kongresszusi ígéretét. Koncz elvtárs a kongresszus hetében átlagosan 135 százalékos eredménnyel dolgozott.

(Pávich Béla rajzai)

Tizenkét „béke-irányvonat" a kongresszusi héten, újabb tíz a kongresszusi őrség alatt

Aika és térségének vasutasdolgozói örömmel jelentjük, hogy *pártunk III. kongresszusának tiszteletére vállalásunkat teljesítettük.* Vállalásunk úgy szólt, hogy a körzetünkbe tartozó szénbányák, a mangánércbánya és a bauxitbánya dolgozóival karöltve irányvonati tervünket *103 százalékra* teljesítjük. Igéretünket a kongresszus kezdete előtti napra *104 százalékra* váltottuk valóra. A többi vállalásunkat, az átlagos terhelést, az elegytovábbítást, a kocsitartózkodási egységidő csökkentését szintén *túlteljesítettük.*

De ez még nem minden. Felajánlottuk ezenkívül, hogy a kongresszusi héten 10 „béke-irányvonatot" indítunk Budapest-Ferencvárosba. *Ezt 120 százalékra teljesítettük, mert május 23-án reggel már a 12-ik „béke-irányvonatot" indítottuk útnak Budapest-Ferencváros felé.* A 12-ik vonat indításánál dolgozóink, a bányák és az üzemek képviselői megfogadták, hogy *a kongresszusi őrség alatt megismétlik ezt a teljesítményt és potfelajánlásként újabb tíz „béke-irányvonatot" indítanak.* Ebből két darab export bauxitirányvonat lesz, nyolc darab pedig Budapest-Ferencváros rendeltetésű.

Így akarunk mi is hozzájárulni a munka termelékenységének emeléséhez és ezzel az életszínvonal növeléséhez, amire Gerő elvtárs hívta fel a figyelmet kongresszusi beszédében.

GASPAR JÓZSEF levelező.

A jászapáti LOKOMOTIV SK jól dolgozik

A Jászapáti Lokomotív SK sportköri választása kitűnően sikerült. A sportkör 328 tagja közül 300-an jelentek meg a taggyűlésen, igen sokan hozzászóltak a beszámolóhoz és már a javaslatokból látni lehetett, hogy a jászapátiak ebben az évben is újabb jó eredmények elérésére törekszenek.

Munkatársunk lent járt Jászapátiban, beszélt Borbás Balázs sportköri elnökkel, aki a következőt mondotta:

— Tizenegy működő szakosztályunk van. Ezek közül az asztaliteniszezők és a röplabdázók dolgoznak a legjobban. Mindkét szakosztály férfi- és női csapata megyei bajnok volt és ebben az évben is jó szereplésükre számíthatunk. Az atlétikai szakosztály számára nagy fejlődési lehetőséget nyujt a rövidesen elkészülő futópálya. Így nemcsak dobó atlétákat, hanem rövid- és hosszútávfutókat is tudunk majd nevelni. A labdarúgószakosztály váltakozó sikerrel szerepelt eddig. *Jakab János* személyében, most kitűnő edző vette át a labdarúgók munkájának irányítását. Így reméljük, hogy ez a szakosztály is nagyobb sikerrel szerepel majd.

— Az új vezetőség elhatározta, hogy nagy gondot fordít a birkózó- és ökölvívószakosztály fellendítésére. Jó néhány fiatal van, aki szívesen kapcsolódik be ezekbe a sportágakba, ha megfelelő edzési lehetőséget biztosítunk számukra. Miután társadalmi edzője lesz ezeknek a sportágaknak is, így a nehézatletikában is teljesítjük majd tervünket. Gyengén állunk úszásban és kerékpározásban. De miután a községi tanács elhatározta, hogy segítségünkre lesz egy új uszoda létesítésében, azt hiszem a jászapátiak minél nagyobb számban foglalkozhatnak majd kedvenc sportágukkal. A kerékpársport fejlődése azon múlik, kapunk-e elegendő versenygépet. Ha legalább öt ilyen gépünk lesz, akkor ennek a szakosztálynak a létszáma is eléri majd a harmincat.

— Külön szeretnék beszélni a tornaszakosztályunkról. Ez a szakosztály csak az elmult évben alakult, az alapfokú tornászcsapatbajnokság befejezése után. Nagyszerű utánpótlással rendelkezik. Ezt bizonyítja az is, hogy az idei alapfokú Cs. B.-n hat csapattal veszünk részt. Fötörekvésünk, hogy minden vasutas dolgozót bevonjunk az MHK-ba és a község minden fiatalját lepróbáztassuk.

— Május második felében társadalmi munkával megkezdjük pályánkon az öltözők és a fürdőhelyiség építését. A Jászapáti Lokomotívot nemcsak a vasutasság, hanem a dolgozó parasztság is támogatja. Igen sok olyan tagunk van, aki mint pártoló tag működik a különböző szakosztályokban. Öreg vasutasok szívesen jöttek első felhívásunkra a sportkörbe. Büszkék vagyunk arra, hogy nálunk mindenki pontosan fizeti a tagdíjat. Igen látogatottak a taggyűlések is, amit havonta egyszer rendezünk és a havonta egyszer sorrakerülő szakosztályi napokon is ott van a szakosztály aprajanagyja.

— Persze hibák nálunk is vannak. Főleg felszereléssel állunk rosszul. Miután sportkörünk taglétszáma egyre növekszik, bizony gyakran „kinőjük" az előírt tervezetet. Legközelebbi feladatunk az, hogy jól megszervezzük a kultúrműsorral egybekötött sportversenyeket, amelyeken részt vesznek majd azok a falusi dolgozók is, akik még nem tagjai sportkörünknek.

A *Jászapáti Lokomotív SK* vezetősége kétségtelenül jól dolgozik. Munkájukról példát vehetnek a vasutas sportkörök. A területi elnökség kísérje még nagyobb figyelemmel munkájukat, adjon több segítséget, hogy ilyen kitűnően dolgozó sportkörnek felszerelési gondjai ne legyenek.

Takács István

Vasutasok a mezőgazdaságért



Kedves ünnepe volt az elmult napokban *Mezőtárkány* dolgozó parasztságának. De ünnepe volt ez a nap a *MÁV Felépítményi Vasanyagjavítónak* is. A vállalat dolgozói ekkor adták át a község dolgozó parasztságának ajándékképpen azokat a mezőgazdasági eszközöket, amelyeket a vállalat két ifi-brigádja készített *Muzsik Vilmos* és *Nagy Zoltán* brigádvezetők vezetésével. Az ifi-brigádok *Bakó József* DISZ-titkár kezdeményezésére határozták el, hogy erejükhöz mérten hozzájárulnak a mezőgazdaság fejlesztéséről szóló kormányhatározat megvalósításához. A fiatalok azóta a mezőgazdasági eszközök százait — mintegy 650 kisebb-nagyobb szerszámot és házkörüli eszközt — készítették el teljes egészében hulladékanyagból. Mindezt *rendes tervükön felül*, amelynek teljesítésében a kongresszusi verseny során 200 százalékos eredményt értek el.

A község dolgozó parasztsága ünnepélyesen fogadta a vasutas fiatalokat. *Berényi János*, a községi tanács elnöke arra kérte őket, máskor is látogassanak el a községbe, hozzák el a dolgozó parasztok közé a város üzenetét, ismertessék meg a falut a vasutasok életével, munkaeredményeivel. A vasutas fiatalok az ünnepélyes fogadtatás után megtekintették a *Győzelem* termelőszövetkezetet és hosszasan elbeszélgettek a szövetkezet tagjaival.

Az ajándékba készült mezőgazdasági eszközöket délután, a Petőfi-kultúrházban rendezett ünnepségen vették át a község dolgozó parasztjai. *Bakó József* elvtárs, a Felépítményi Vasanyagjavító DISZ-titkára az üzem fiataljainak nevében ígéretet tett, hogy gyakran ellátogatnak Mezőtárkányba, *segítséget nyujtanak a helyi DISZ-szervezet munkájához*, elhozzák a községbe a vasutas fiatalok tapasztalatait, hogy ezzel is erősítsék a munkás-paraszt szövetséget.

A vasutas fiatalok ajándékait a község dolgozó parasztjai örömmel fogadták. A község szövetkezeti és egyénileg dolgozó parasztjai nevében a községi termelési bizottság elnöke mondott köszönetet és ígéretet tett, hogy hálájukat még jobb termelési eredményekkel juttatják kifejezésre. Az ajándéktárgyak szétosztása után a Felépítményi Vasanyagjavító UV kultúrbrigádja gazdag műsorral szórakoztatta a község dolgozóit, majd a fiatalok vidám táncmulatsággal fejezték be a kedves találkozást.

Szabó Lajos,
a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító UV dolgozója

Központi [EPEKKARUNK] munkájáról

A Vasutasok Szakszervezetének központi énekkara a napokban a *Zeneakadémián* szerepelt. Hosszú idő után először. Érdeklődéssel vártuk ezt a fellépést. Nem csalódtunk: *az énekkar kitűnő művészi teljesítményt nyujtott.* Hangszínben megragadóan szép és friss, együttes éneke. Különösen a Kodály-bemutató („Genfi zsoltár") és a Bartók *„Bolyongás"* győzött meg arról, hogy *a legjobb nemhivatásos énekkarok egyikével állunk szemben. Tóth Lajos*, az énekkar karnagya kiváló munkájának nyomai meglátszanak egy-egy ilyen fellépésen. Azóta a május 15-i zeneakadémiai Bartók—Kodály hangversenyen is résztvett az énekkar és kilenc Bartók-mű előadásával ismét nagy sikert aratott.

A két jelentős nyilvános hangverseny alkalmából felvetjük a kérdést: *hogyan dolgozik a vasutas énekkar a vasutasság művelődésének emelése érdekében, hogyan terjeszti — kiváló színvonalával — az énekkari kultúrát a vasutas dolgozók között országos viszonylatban?* És végül: *megtörtént-e már minden az énekkar közönségének megszervezése érdekében?* Kérdést intéztünk ezekre vonatkozóan *Tóth Lajos* karnagyhoz, aki a következőket mondotta:

— A vasutas énekkar 1947-ben alakult, mint férfikar. Egy évvel később megalakult női és vegyeskarunk is. Volt már több szereplésünk vasutas dolgozók előtt, de magunk is érezzük, hogy *ez a szereplés-sorozat erősen hézagos és nem mondhatjuk el, hogy a vasutasság már jól ismeri énekkarunkat.*

— Ennek az az oka, hogy nincs megszervezett hangversenysorozatunk. Vannak egyéb megoldatlan problémáink is, amelyek fékezik munkánkat. Nincs megfelelő próbahelyiségünk, hiányzik a rég óhajtott központi kultúrotthon.

— Mi tehát a teendő?

— Ahogyan a vasasok megrendezik a vasas-énekkarok kétnapos szemléjét, éppenígy *mi is megrendezhetnénk a vasutas énekkarok szemléjét a jelenleg működő 15 vasutas-énekkar közreműködésével* és megszólaltathatnánk az összkarral például Liszt *„Ünnepi dalát"* vagy Sosztakovics *„Dal az erdőről"* oratóriumának egyes részleteit. Ez mindenesetre egyik módja lenne annak, hogy a vasúti dolgozók felfigyeljenek az énekkarok munkájára. Sor kerülhetne a jövő idényben egy hangversenysorozatra, amelynek során énekkarunk bemutatná az énekkari irodalom remekeit. Ennek szervezését már most meg kellene kezdeni. Természetesen ehhez szükséges a hallgatóság megszervezése is üzemi plakátok, személyes megbeszélések útján a kultúrfelelősök közreműködésével. *Szükség volna arra is, hogy az üzemekben teljes megértéssel találkozzon az énekkari munka és hogy az énekkari tagokat támogassák abban az igyekezetükben, hogy a próbákon pontosan megjelenhessenek. Általában a szakszervezet fokozottabb támogatására van szükségünk.* Hasson oda a szakszervezet, hogy a vasutasdolgozók mindenütt megismerjék a központi énekkart, amely a kultúrforradalom során áldozatkész munkával dolgozik és amely a nyilvánosság előtt a vasutasság énekkari kultúráját reprezentálja. A mintegy nyolcvantagú vasutas énekkarnak minden szempontból — s nem utolsósorban akusztikai szempontból — *megfelelő próbateremre van szüksége* ahhoz, hogy teljes értékű művészi munkát végezhessen. Ez az egyik legégetőbb problémánk — mondotta *Tóth Lajos* karnagy.

Azt hisszük, sürgős szükség van arra, hogy a vasutas énekkar a mai technikai érettség és színvonal elérése és ennek kétségkívül kitűnő eredményei után most eljusson — mégpedig minél többször a vasutasság széles nyilvánossága elé.

S. V.

A vasutas szurkolók

százai is ott lelkesedtek május 23-án a Népstadion közel 100.000-es nézőtömegében. Az a világraszóló diadal, amelyet nemzeti labdarúgóválogatottunk az angol tizenegy felett aratott, a sportszerető magyar vasutasdolgozók szivét is büszkeséggel és örömmel töltötte el. Az örömből a 7:1-es győzelemmel kapcsolatban kétszeresen kijutott ezen a héten a vasutasszurkolóknak, mert két dolgozótársunkat érte az a szerencse, hogy *12-es találatukkal megnyerték a Toto főnyereményét.* Kilencven—kilencvenezer forintot nyert egyenként a két sikeres vasutas tippelő, akik a Kiss József-utcai totózóban szokták vásárolni tippszelvényeiket. Régi sportrajongó mindkettő és már évek óta totózik. Egyiküknek négy gyermeke van, köztük katonafia és eladólánya. Házat akar venni nyereményéből és lányát házasítja ki. A másik nyertes két kisgyermek — egy ötéves fiú és egy hároméves leány — apja ugyancsak házat, szobabútort és motorkerékpárt vásárol nyereményéből.

A magyar-angolnak még egy örömteli vasutas vonatkozású eseménye volt: a mérkőzés előtti atletikai verseny női svédváltó-futása, amelyet a *Lokomotív SE* csapata *(Tury, Várbíró, Suták, Kazi)* nyert meg 2.19.4 perces országos csúcseredménnyel. A vasutasszurkolók lelkesen tapsoltak a pompás győzelemnek, amelyet *Kazi* Aranka élményszerű szép futása, nagyszerű hajrája tetézett be.

Ütköző

A titokzatos utas

Robog az 1713-as és ime egyszerre lassítani kezd Pilis állomás előtt. Mi történik itt? — kérdik többen is. Pilisen nem kell megállnia a vonatnak. Az egyik utas magabiztosan mosolyog, majd megragadja böröndjét és



nyugodt lépésekkel lemegy a lépcsőn. A titokzatos utas Fogarasi István forgalmista. Megbeszélte az állomással, hogy a kedvéért állítsák meg a vonatot. És az állomásiak megtették ezt a kis „szívességet". Igazán csekélység. Csak 50 kiló szénbe kerül és az utasok százai megbotránkoznak. Ki törődik ezzel? A pilisiek semmiesetre sem.

A kibicelő előmunkás



Göd és Felsőgöd között az utasok a töltés oldalán kártyázó pályamunkásokat láttak. Fényes nappal, munkaidő közben dúlt a kárlyacsata, pihentek a csákányok. És mit szólt ehhez az előmunkás? Semmit. Ő gondosan ügyelt az embereire. Arra vigyázott, hogy színre színt adjanak.

A putnoki laktanyában

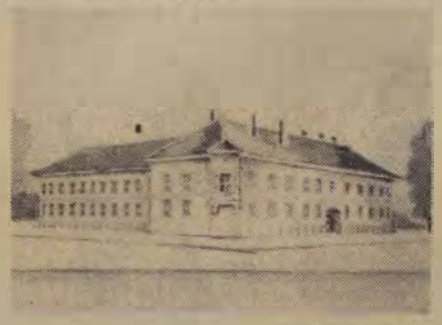


Nehéz megfelelő jelzőket találni annak csecselésére, hogy milyen mocskos a putnoki vonatkísérő laktanya. Fekete az ágynemű, nem sepregetnek, pókok tanyáznak a falakon. Emellett a szobákat sohasem szellőztetik, félnek egy kis levegőtől, szellőtől. Mégis csak derék ember a laktanyaőr, még a széltől is óvja a vasutasokat.

Munkánkat megkönnyíti, életünket szebbé teszi a kormányprogramm









Zsúfolt, egészségtelen odukban éltek a Horthy-korszakban a magyar dolgozók tízezrei. Sok-sok vasutasnak sem volt különb a helyzete. Amikor az urak országa évi 22.000 pengőt fordított a fővárosban munkáslakások építésére, a lillafüredi Nagyszálló építésére nem sajnáltak 3 millió pengőt elkölteni. Ma, ha végignézünk gyönyörű fővárosunkon, vagy a vidéken, egyre több új, többemeletes, nagy-ablakos lakóházon akad meg a szemünk. Ezekből a házakból nem egy épült dolgozóinknak. A miskolci, a hatvani, a szombathelyi, a székesfehérvári, a budapesti, stb. új vasutas-lakóházak mind több és több dolgozótársunknak nyujtanak boldog, meghitt otthont. Az új vasutas-házak közül zöld pázsit, virágos park s ezekben aranyos, gügyögő, játszadozó vasutas gyermekek. Napfényes lakás, egészséges környezet — ez lesz sok-sok vasutas család otthona. Pártunk politikája, kormányunk programmia lehetővé teszi, hogy a vasutasok jó munkája nyomán az eddiginél is több vasutas-lakóházat építsünk, s mind több összkomfortos lakást adjunk át a rászoruló dolgozóknak. De nemcsak lakásokat építünk, egyre-másra szaporodnak az új vontatási és vonatkísérő laktanyák is, amelyek az úton lévő vasutasok pihenését, egészségét szolgálják, munkájukat könnyítik meg. Képünkön a székesfehérvári vontatási és forgalmi laktanyákat, az új váltóállító-tornyot és a gyönyörű 16 lakásos lakóépületet látjuk. Valamennyi a MÁV Magasépítő UV dolgozóinak jó munkáját dicséri.

(Kovács István rajzai.)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Lapkiadóhivatal: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83. sz. — Telefon: 228—895, 428—317, 428—132 üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JÚNIUS 5.



Kovács István elvtárs, a Központi Vezetőség tagja, a borsodmegyei pártbizottság első titkára, üdvözli a miskolci csomópont dolgozóit a kongresszusi zászló átadási ünnepségén.

A BÉRFEGYELEM KÉRDÉSÉHEZ

Pártunk III. kongresszusán a *Központi Vezetőség* beszámolója és számos felszólaló elvtárs foglalkozott a bérfegyelem kérdésével. *„Laza, nagyon laza még nálunk* — mondotta *Rákosi* elvtárs a KV beszámolóját ismertetve — *a munka- és a bérfegyelem, s ez azért van így, mert pártszervezeteink, pártfunkcionáriusaink, valamint szakszervezeti funkcionáriusaink és gazdasági vezetőink számos esetben nemcsak eltűrik a normák törvénytelen fellazítását, a bérfegyelem megszegését, a munkafegyelem semmibevevését, hanem maguk is támogatják ezt."*

A bérfegyelem ma központi kérdés, hisz szoros összefüggésben van a nép jólétének állandó emelésével. Árakat leszállítani, olcsóbb, jobb minőségű árukkal ellátni a dolgozókat nem lehetséges a munka termelékenységének emelése, az önköltség csökkentése, a bérfegyelem megszilárdítása nélkül. *Minden kifizetett forint — amely mögött nincs tényleges termelés — emeli az önköltséget, gátolja az életszínvonal emelését.* Sőt, ha nem következik be ezen a területen gyors változás, még a jelenlegi életszínvonalat sem lehet tartósan biztosítani.

„Elegendő megemlíteni — mondotta *Gerő* elvtárs a pártkongresszuson — *hogy 1953 második felében és 1954. első negyedévében... a terven felüli béralapfelhasználás meghaladja a 830 millió forintot."* S ehhez a hatalmas összeghez tetemesen járul hozzá a vasút is. Az utóbbi időben egyre súlyosabb méretekben terjed el a bérfegyelem lazítása. Gyakoriak a bércsalások, a normákkal és prémiumokkal való visszaélések. Mindezt súlyosbítja, hogy a bérezésnél mutatkozó lazítások a funkcionáriusok és szolgálati vezetők szemeláttára, nem egy esetben közreműködésével történnek.

Például az *Épületszerelő* és *Előgyártó ÜV* — mely jelenleg a ferencvárosi házeltolási munkálatokat is végzi — 10 százalék különleges bérpótlékot akart biztosítani a házeltolásoknál dolgozóknak. Elmentek a minisztérium munkaügyi szervéhez kérelmükkel, amely, igen helyesen, elutasította a kérésüket. Ekkor felterjesztést intéztek a miniszter elvtárshoz, hogy engedélyezzen különélési pótlékot — természetesen a törvényes alap megkerülésével.

A bérpótlékot sem ezen, sem azon a címen nem kapták meg — a munkálatok mégis sikeresen folynak Ferencvárosban, mert *a dolgozók megértették: saját felemelkedésüket gátolnák, ha törvénytelen, meg nem dolgozott munka után vennének fel bérezést.*

Kirívó eset ez? Sajnos nem. A békéscsabai kereskedelmi főnökség áruindító raktárából nemrégiben küldöttség ment a Szaktanácshoz, majd a minisztériumba a prémium megváltoztatása érdekében. A kérelem nyomán bizottság jelent meg a helyszínen — és mit láttak? *Krizsán György* — a minisztériumban járt küldöttség vezetője — néhány társával a munkaidő alatt, munka helyett — kártyázott! Hozzá kell még tenni, hogy *Tóth Gyula* intéző, kereskedelmi főnök eltűrte a kártyaparti időbérben történő munkaidőnek elszámolt kifizetését!

Nem kevésbbé felháborító a *dombóvári* eset sem. A fűtőháznál a szénpernye vasúti kocsiba rakását az 50 százalékkal magasabb salakkocsiberakási normával számolták el. A nyíregyházi műszaki kocsihivatal pedig *„egy villanyszerelőre eső Watt fogyasztás növelése"* prémiummutató helyett egészen más, magasabb mutatót alkalmazott — szabálytalanul. Tehát *minél több áramot fogyasztottak a kocsihivatalban, annál magasabb volt a villamos művezetők prémiuma.*

Ezek után fel kell tenni a kérdést: miért hunynak szemet az illetékes vezetők ilyen szemmellátható lazaságok felett? Legtöbbjük azért, mert helytelenül, a valóságot meghamisítva értelmezte a kormányprogrammot. Egyesek úgy gondolták, hogy a lazaságokkal a vasutas dolgozók életszínvonalának emelését segítik. A valóság — épp az ellenkezője! *A bérek lazítása gátolja a vasutas dolgozók életszínvonalának emelését!*

Nem kétséges az, hogy a vasút egyes szolgálati ágainál vannak hibák a bérezések területén. Megmutatkozik ez a népgazdaság egyes iparágaihoz hasonlítva is. De a hibák kijavítását a normák lazítása, a fegyelmezetlenségek nem előre viszik, hanem hátráltatják, gátolják. A bérezésre is áll az a közmondás, hogy *„addig nyujtózkodjunk, ameddig a takarónk ér"*. Pártunk és kormányunk a lehetőségekhez képest mindent megtesz, hogy emelkedjék népünk, közöttük a vasutasok életszínvonala. *Kormányunk 1950-ben 55 millió forinttal, 1952-ben 73.5 millió forinttal, 1954 februárjában pedig — átmeneti intézkedésként — 33 millió forinttal emelte a dolgozók fizetését.* Várható további javulás is. De ehhez a vasutasoknak kell megteremteniök munkájuk megjavításával, a bérfegyelem betartásával, az önköltség csökkentésével, a minőség megjavításával az alapot.

Csak valamennyi vasutas együttes jó munkája viheti előre a népjólét emelésének programmját. A III. kongresszus világosan megszabta az utat, melyen haladnunk kell. Alljanak élre a kommunisták, a párt, a tömegszervezeti és szakmai vezetők, együtt a dolgozókkal, a vasutasokra támaszkodva harcoljanak a bérlazítások ellen, az önköltség csökkentéséért, a minőség megjavításáért, az életszínvonal emeléséért, a kongresszus határozatainak végrehajtásáért.

A dolgozók hatalmas lelkesedése közben adták át a Központi Vezetőség kongresszusi zászlaját a miskolci csomópont példamutató vasutasainak

Előző számunkban büszkén jelentettük olvasóinknak, hogy a kongresszusi versenyben, a Központi Vezetőség zászlajáért folytatott nemes vetélkedésben a vasút területén a miskolci csomópont dolgozói lettek az elsők. Pénteken délután került sor a zászló ünnepélyes átadására a miskolci vasutas kultúrházban.

Az ünnepségen megjelentek *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedési és postaügyi miniszter, *Kovács István* elvtárs, a Központi Vezetőség tagja, a borsodmegyei pártbizottság első titkára, *Bognár Imre* elvtárs, a Vasútpolitikai Főosztály vezetője, *Gáspár Sándor* elvtárs, a vasutasszakszervezet elnöke, *Csanádi György* elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatója, műszaki egyetemi tanár, Budapest-Ferencváros, Hatvan csomópont, Rákosrendező, Békéscsaba küldöttei és sokan mások a helyi pártszervezetek, a borsodmegyei üzemek, a honvédség, rendőrség, a tanács küldöttei, valamint az Államvasutak vezetői és élenjáró dolgozói közül.

A hatalmas kultúrteremben sokszázfőnyi ünneplő közönség jelenlétében kezdődött a zászlóátadási ünnepség. Mosolygó, derűs arcok, csillogó büszke tekintetek, vidám üdvözlő üttörők, meghitt beszélgetések — megannyi kedves benyomás, amint belépünk. Kintről akácillatot hoz a könnyű szellő, bent virágok és virágok... *Turnai Lajos* elvtárs, a miskolci igazgatóság vezetője üdvözli a jó munkát végző dolgozókat, üdvözli az ünnepélyre érkező párt-, szakszervezeti és szakmai vezetőket, majd *Bebrits* elvtárs emelkedik szólásra.

„Nem állhatunk meg az eddigi eredményeknél — gyorsabb ütemben és minőségi munkával fejlesszük a versenyt"

A miniszter arcáról öröm és büszkeség sugárzik, amikor érzéseit szavakba önti és nagyon melegen üdvözli a miskolci csomópont dolgozóit. Elmondja, hogy joggal töltheti el az ország vasutasait büszkeség, hiszen a zord tél miatt elszállításra váró közel hárommillió tonna árumennyiséget rövid másfél hónap alatt, odaadó,

hősi munkával továbbították

rendeltetési helyére. De nemcsak a vasút szállítási adósságát törlesztették dolgozóink, ha nem a fokozott ütemben termelő üzemek minden feladásra felkínált árját — ismét többmillió tonnát — szállítottak el zavartalanul. Ebben a kimagasló munkában jelentős szerepe van Miskolc csomópont valamennyi szolgálati ága dolgozójának, akik

dicséretesen együttműködtek

ebben a harcban.

Bebrits elvtárs hangsúlyozta, hogy e nagyszerű teljesítmény elérésében a vasutasoknak meg kell látniok

a kormány gondoskodását

az olyan munkavédelmi, a munkát megkönnyítő, többmillió forintos beruházással épített létesítményekben is, mint például a miskolci rendezőpályaudvar korszerű gurítódombja, a csatlakozó vonalrészekben, az új vonalak építésében.

Ezután példákkal bizonyította, mennyire helytálltak, mennyire magukénak érzik a csomópont dolgozói az új létesítményeket, hogyan hálálják meg példamutató munkával, a feladatok jó elvégzésével.

— A miskolci dolgozók feladatai is nőnek — folytatta. — A terv legpontosabb teljesítése, a szállítási feladatok maradéktalan végrehajtása azonban megköveteli, hogy a munka új,

az eddiginél sokkal magasabb szállítási színvonalon

folyjon. A vasúti munka minőségi teljesítését kívánta a pártkongresszus is és ezt írta elő a mennyiségi munka növelése mellett.

Baleset nélkül, kevés költséggel nagy áruterheket elvinni úgy, hogy a béralapot semmiképpen sem lépjük túl,

— ez a pártkonkresszus leghatározottabb utasítása számunkra. Érthető ez, hiszen a mezőgazdaság fejlesztése már egymagában is azt parancsolja, hogy szakadatlan áradatban vigyük a gépeket, anyagokat, ipari árukat a mezőgazdasági dolgozókhoz és szállítsuk el tőlük a termelvényeket, a nyersanyagot. Amig eddig, mondhatni egy-egy központba kellett szállítanunk, most ezer és ezer új helyre kell árút továbbítani, és nemcsak a fővonalakat, hanem valamennyi mellékvonalunkat is eláraszják szerelvényeink. Izmainknak és alkotó erőnknek teljességében kell segítenünk ezt a küzdelmet. Nem állhatunk meg az eddigi eredményeknél — gyorsabb ütemben és minőségi munkával kell fejlesztenünk a versenyt.

Több túlterheléses vonatot!

— ez a legfőbb célkitűzés, száz és ezer tonnákat kell továbbítani az „500 kilométeres"-mozgalomban, a mozdonyforduló gyorsítását biztosítani kell, rövidebb kocsifordulót kell elérni kevesebb kocsival, mint a mult esztendőben.

Kevés kocsival több árut szállítani, olcsóbb üzemeltetést

Hála és elismerés azoknak — folytatta — akik lehetővé tették a vasút munkájának megjavítását, hála és elismerés a miskolci gócpont dolgozóinak, akik becsületes, hősi munkával nyerték el pártunk kongresszusi zászlaját. Előre a kongresszusi határozatok megvalósításával új győzelmek, új sikerek felé — fejezte be beszédét a miniszter.

„Alkotmányunk ünnepére és a vasutasnap tiszteletére napi 5.500 tonna túlsúly továbbítását vállaljuk"

Utána, a dolgozók hatalmas lelkesedés közben *Bebrits* elvtárs átadta a Központi Vezetőség kongresszusi zászlaját a miskolci csomópont példamutató vasutasainak. A gócpont dolgozói nevében *Bánlaki István* elvtárs, állomásfőnök vette át a gyönyörű vörös zászlót. Megfogadta, hogy harcba indulnak a második negyedévi terv *győzelmes* befejezéséért *és úgy dolgoznak majd, hogy elnyerjék az élüzem címet.*

— Minden erőnkkel azon leszünk, hogy eredményeinket emeljük. *Vállaljuk alkotmányunk ünnepére, a vasutasnap* tiszteletére, hogy az *„500 kilométeres"*- és *„2000 tonnás"*-mozgalom kiszélesítésével, napi 5500 tonna túlsúlyt továbbítunk ipartelepeinknek és mezőgazdaságunknak — fejezte be a dolgozók nagy lelkesedése közepette bejelentését *Bánlaki* elvtárs.

Ezután *Kovács István* elvtárs, a Központi Vezetőség tagja, a borsodmegyei pártbizottság első titkára üdvözölte a vasutas dolgozókat a megyei és városi pártbizottság nevében.

— Mi büszkék vagyunk arra, hogy a vasutas elvtársak érdemelték ki a párt Központi Vezetőségének zászlaját — mondotta a többi között. — Büszkék vagyunk arra, hogy megyénkben a DIMAVAG is kapott kongresszusi zászlót és még két másik üzemünk kapta meg a Központi Vezetőség dicsérő oklevelét.

Hangsúlyozta, hogy a lelkiismeretes munkának,

a társszolgálati ágak jó együttműködésének, a vasútpolitikai osztály, a szakszervezet segítségének

volt elsősorban köszönhető a kiváló siker, de nem tudtak volna vasutasaink ennyire példás eredményt felmutatni, ha a vasutasok és az ipari dolgozók közötti együttműködés kívánnivalót hagyott volna maga után.

Felhívta *Kovács* elvtárs a miskolci csomópont vasutasait, ne pihenjenek meg babéraikon, vigyék a kongresszusi verseny lendületét tovább úgy, hogy elnyerhessék a minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját, majd a Munka Vörös Zászló Rendjét. Ennek minden előfeltétele megvan. Ha a párt-, a DISZ-szervezet, a szakszervezet és a szakszolgálat összefog, meglesz az eredménye. *Ehhez mi minden támogatást megadunk* — mondotta.

A kommunisták példamutatása

Bognár Imre elvtárs, a vasútpolitikai főosztály vezetője üdvözölte ezután meleg szavakkal a dolgozókat. Hangsúlyozta, hogy komoly küzdelem előzte meg az eredmények megszületését, de ha lehet, még nagyobb erővel és elszántsággal kell a harcot folytatni a mezőgazdaság és az ipar fejlesztése érdekében. Elmondotta, hogy nemcsak a miskolciaknak, hanem az egész vasútnak öröm és megtiszteltetés a kongresszus elnökségének határozata. A vasúton dolgozó kommunista elvtársaknak a további harcban is példát kell mutatniok. Például a versenyen való kiemelkedő részvételükkel, magatartásukkal, személyes példamutatásukkal.

jó nevelőmunkával kell lekűzdeni a verseny akadályait.

és újult erővel kell tovább vinni a szocialista versenyt. A párt iránti szeretet hassa át dolgozóinkat, ez a szeretet vigye tovább a miskolci dolgozók versenyét.

Szilárd munka- és bérfegyelemmel segítjük a békeharcot

Gáspár Sándor elvtárs, a vasutasszakszervezet elnöke, a Szakszervezetek Országos Tanácsa elnöksége és a vasutasszakszervezet nevében üdvözölte az ünnepelteket. Arról beszélt, hogy a kitüntető zászló, a párt vörös lobogója kötelességet ró a szakszervezeti aktívákra, bizalmiakra. Az elbizakodottság — mondotta — fékje lenne és nem segítője a fejlődésnek. Éppen ezért a szakszervezeti aktivistáknak még az eddiginél is erőteljesebben kell segíteni a munkaversenyt. Végül a magyar vasutasok békeharcáról beszélt. A magyar dolgozó nép, a magyar vasutas dolgozók is tagjai a nyolcszázmilliós béketábornak, bástya vagyunk és az is maradunk. Segítsük ezt a békeharcot szilárd munka- és bérfegyelemmel. Az 1954. évi terv teljesítése és túlteljesítése előrevíszi ezt a küzdelmet. A szakszervezet minden segítséget megad a csomópont dolgozóinak ehhez a munkájához.

A beszéd elhangzása után a hatvani csomópont küldötte

az alkotmány ünnepe és a negyedik vasutasnap tiszteletére versenyre hívta

a miskolci gócpont dolgozóit.

A ferencvárosi gócpont dolgozói nevében *Magyar Béla* elvtárs csatlakozott a hatvaniak kihívásához, majd *Horváth József* miskolci sztahanovista kocsimester válaszában elfogadta a kihívást.

Szünni nem akaró taps köszöntötte a küldöttek bejelentését. A taps és éljenzés, a lelkesedésnek ez a hömpölygő folyama még a családtagokra is átragadt. A feleségek férjeikkel, a gyermekek szüleikkel együtt fogadták meg, hogy a szocialista versenynek ezt az új szakaszát diadalhoz segítik.

Amikor az ünneplés elcsendesedett. *Végh Lajos* elvtárs szakosztályvezető bejelentette, hogy a kormány 65.000 forinttal jutalmazta az élenjárókat. *Bebrits* elvtárs ezután meleg, közvetlen és szívélyes szavak kíséretében elbeszélgetett a dolgozókkal, a férjük munkáját segítő asszonyokkal, majd kiosztotta a jutalmakat.

Turnai elvtárs zárta be az ünnepséget, ígéretet téve arra, hogy hiányosságaikat kiküszöbölve, nemcsak megőrzik becsülettel pártunk zászlaját, hanem újabb babérokkal koszorúzzák.

A felemelő ünnepség az Internacionálé hangjaival ért véget, majd kitűnő kultúrműsor nyujtott szórakozást a dolgozóknak.

A zászlóátadási ünnepségről lelkesen, tettrekészen és egészséges büszkeséggel távoztak el a dolgozók, szívükben azzal az elhatározással, hogy méltóak maradnak pártunk megbecsülésére.

Sz. I.



A gyönyörű, vörösselyem kongresszusi zászlót, a lobogó átadása után büszkén őrzik a versenygyőztes miskolci dolgozók.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A propagandisták kiválasztásáról

A PROPAGANDAMUNKA megjavításának fontosságát erőteljesen hangsúlyozta a *Központi Vezetőség* kongresszusi beszámolója. A kongresszuson elhangzottak ismételten sláhúzták a KV. 1953 október 26-i — pártpropagandáról szóló — határozatának jelentőségét. A pártpropagandáról szóló határozat alapjaiban tárta fel a propagandamunka terén elkövetett hibákat és feladatokat adott azok kijavítására.

A feladatok közölt első helyen áll az elméleti színvonal megjavítása. Meg kell szüntetni a marxizmus-leninizmus egyes tételeinek elvont, dogmatikus, a konkrét történelmi helyzettől elszakított tanítását. Ez a kérdés elválaszthatatlanul összefügg az új oktatási év propagandistáinak kiválasztásával, felkészítésével. A propagandistán rendkívül sok mulik, hisz tudásától, felkészültségétől tiz-tizenöt más elvtárs fejlődése is függ. Ezt hangsúlyozza a határozat is, amikor megállapitja, hogy *az új oktatási évben csak annyi és olyan számú iskolát lehet szervezni, ahány vezetésére jól képzett, lelkiismeretes propagandista áll rendelkezésre.*

A propagandisták kiválasztása tehát nagy gondosságot, alapos munkát követel valamennyi pártszervezettől. Nemcsak arra kell gondot forditaniok, hogy a propagandista képzett legyen, helyesen lássa az elmélet és gyakorlat összefüggéseit, hanem arra is, hogy szeressék, ismerjék azok az elvtársak, akiknek marxista-leninista tanulását fogja elősegiteni.

A propagandisták kiválasztásánál figyelmet kell forditani arra is, hogy *ne legyenek másirányú pártmunkával túlterhelve a propagandisták.* Helyes, ha a válogató bizottság elbeszélget a propagandistával, megismeri problémáit és már most segitséget nyujt a pártszervezet a felvetődött problémák megoldásához.

VIGYAZNI KELL ARRA is, nehogy a pártszervezetek maximalista követelményeket támasszanak a propagandisták elé. A *szegedi igazgatóságon* a propagandisták részére tartott előadásban például azt vetették fel, hogy a propagandistának nagyobb tudással kell rendelkeznie, mint egy tanárnak. Ez túlzott, teljesithetetlen követelmény. Épp oly hibás, mint az ellenkezője — tavaly előfordult egyes helyeken, hogy azokat választották propagandistának — képzettségüktől és rátermettségüktől függetlenül — akik hajlandók voltak ezt a pártmunkát vállalni. *A pártszervezet legyen igényes, körültekintő,* de ne feledje, hogy a propagandisták is egyszerű dolgozó emberek.

LÁTNI KELL azt is, hogy a propagandisták munkájuk végzése közben is fejlődnek. Ez a fejlődés természetesen attól is függ, milyen segitséget nyujt hozzá a pártszervezet. Ahol segitséget nyujtanak a pártszervezetek a propagandisták felkészüléséhez elméleti kérdésekben, segítik a propagandistát az irodalom beszerzésében, elméleti vitákat rendeznek számukra, rendszeresen ellenőrzik őket és értékelik munkájukat, ott gyors ütemben nő a propagandisták elméleti és módszertani tudása, mind magasabb színvonalon képesek a propagandamunka végzésére.

A propagandamunka gondos felkészülést igényel. Az a propagandista, aki becsüli és szereti hallgatóit, mindig alaposan, a legjobb tudása szerint készül fel a foglalkozásokra. A propagandista munkája nagy megtiszteltetés, a párt bizalmát fejezi ki. Munkájuk elősegiti a párt eszmei egybeforrottságát, a párttagság és a dolgozók mozgósitását az új szakasz feladatainak megoldására.

HERINGER JÓZSEFNÉ
a vasútpolitikai főosztály propaganda alosztályának munkatársa

„Eszmei málha" és egyebek egy módszertani előadásban

A szegedi vasútpolitikai osztály agit.-prop. osztálya nemrégiben előadást készitett a propagandisták számára. „A propagandista pedagógiai módszere" cimü előadás a propagandisták továbbképzéséhez kivánt segitséget nyujtani. Kezdeményezésükről értesitették a többi vasútpolitikai osztályokat is és mellékelten elküldték — birálat céljából — az előadás teljes szövegét.

A pécsi politikai osztály agit.-prop. osztályának vezetője, Kapusi Mihályné elvtársnő az előadás tanulmányozása után levelet irt Szegedre és feltárta az előadás súlyos fogyatékosságait. Bírálata azonban nem talált meghallgatásra, az előadást változatlan szöveggel tartották meg.

Az alábbiakban közöljük Kapusi elvtársnő szerkesztőségünkhöz intézett levelét.

•

„A propagandista pedagógiai módszere" cimü előadás kétségtelenül helyes kezdeményezés, amit csak üdvözölni lehet. Valóban hasznos lenne, ha a propaganda pedagógiai módszereit vetné fel. Az igényes cim alatt azonban igénytelen, alapjaiban téves, a pedagógiával semmi kapcsolatban nem lévő előadást találtam.

Már az előadás kiindulópontja is súlyos elvi tévedéseket tartalmaz. A propagandamunka fontosságát kivánja megmagyarázni — de magyarázat helyett értelmetlenségeket közöl. Többek között ezt olvashatjuk: *„... legértékesebb tulajdon pártunk eszmei tulajdona, eszmei málhája, elvi vonala, forradalmi távlatai".*

Az idézet hemzseg a hangzatos szavaktól, azonban teljesen értelmetlen. Mi az az *„eszmei málha"?* A málha — útipogygyászt jelent. Magyarul a mondat ezt jelenti: *„... legértékesebb tulajdon pártunk eszmei útipoggyásza."* Zürzavaros, értelmetlen fogalmazás. A marxizmus-leninizmus legyőzhetetlen fegyvere, legértékesebb kincse pártunknak, s nem „eszmei málhája".

Ez a súlyos tévedés azonban nem egyedülálló, bizonyitásképpen még kettőt idézek: *„Propagandistáink ... szem elől téveszteték ... hogy a kapitalista társadalomban élő embert kell átnevelni kommunista emberré."* Később igy ir: *„A párt nemcsak a fiatalsággal áll szemben, hanem a felnőtt emberek átnevelésével is ..."* Az előadás szerint népi demokráciánk tizedik évében a propagandista — *kapitalizmusban* élő embert oktat, és a párt *szemben* áll a fiatalsággal.

Az ilyen súlyos hibák sorozatát sokféleképp lehet magyarázni, de még enyhén bírálva is meg kell állapitani, hogy az előadás készitője alapvető kérdésekkel sincs tisztában.

Az elvi tévedések mellett fel kell vetni azt is, hogy a propagandistákat helytelen, hibás módszerekre is oktatja. Csak egy példát: „... ne úgy tegye fel a kérdést a propagandista, hogy *Mi tette szükségessé a NEP bevezetését a Szovjetunióban?*, hanem a következőképpen: Képzeljük el, hogy a Szovjetunióban vagyunk, közvetlenül az intervenciós harcok után, a sok nélkülözés, hősi önfeláldozás után. Képzeljük el és mondjuk el, hogy mi a helyzet falun és városokban ..."

A propagandistának mindig világos, mindenki számára érthető kérdéseket kell fogalmaznia. A homályos, a lényeget elkendőző kérdés csak megnehezíti a hallgatók munkáját. A példa pedig a kérdés lényegét elkendőző, homályos kérdés felvetésre tanitja a propagandistákat.

Végezetül az előadás nyelvezetéről. Bár az előadó ostorozza a magyartalan beszédet — de az előadás hemzseg a magyartalanságtól, a magyartalan mondatszerkesztésektől, az úgynevezett iztelen, szagtalan bürokrata funkcionárius nyelvtől: *„lemorzsolódik", „ki is kell tárgyalni", „a témát hozza ki"* stb.

Ez az előadás — minden jóindulata ellenére is — hibás, káros, nem segit, hanem félrevezet, zavart kelt a propagandisták között.

KAPUSI MIHÁLYNÉ
a pécsi politikai osztály agit.-prop. osztályának vezetője

•

Szerkesztőségünk teljes egészében egyetért Kapusi elvtársnővel. Véleményünk szerint felelősség terheli a szegedi politikai osztály agit.-prop. osztályának vezetőjét, Susla elvtársat, aki nem vette figyelembe Kapusi elvtársnő bírálatát és hagyta, hogy az előadás megtartásával hibás nézeteket terjesszenek a propagandisták között.

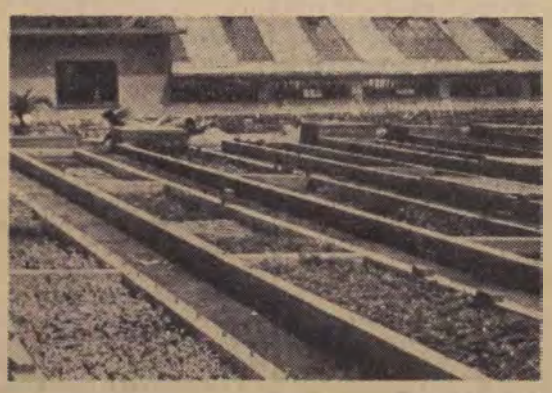
A Szombathelyi Járműjavító Vas megye legjobb ipari üzeme

A vasmegyei pártbizottság versenyzászlókat tüzött ki azoknak az üzemeknek jutalmazására, amelyek a megye területén a kongresszusi versenyben a legjobb eredményt érik el. A három zászló közül kettőt mezőgazdasági üzem (állami gazdaság, termelőszövetkezet), egyet pedig ipari üzem jutalmazására szántak. Az értékelés szerint megállapitást nyert, hogy a kongresszusi versenyben az ipari üzemek közül a Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozói érték el a legjobb eredményt, tehát, *mint a megye legjobb ipari üzeme, ők kapták a megyei pártbizottság kongresszusi versenyzászlaját.*

A járműjavító kongresszusi vállalását 132.7 százalékra teljesitette. Anyagtakarékossági vállalása 502.609 forint volt, ezzel szemben 520.703 forint értékű anyagot takarított meg. Az összes vállalás forintértékben 441.870 forintot tett ki. Ezt jóval túlteljesitették, mert 586.765 forint értékű munkát adtak a kongresszusra népgazdaságunknak.

A zászlót ünnepélyesen adták át a dolgozóknak, akik megfogadták, hogy újabb munkagyőzelmekkel készülnek az alkotmány ünnepére és a vasutasnapra.

Virágos, tiszta balatoni állomásokért



A vasúti kertészek egymással versengve látják el hazánk vasútállomásait szebbnél-szebb virágokkal. Képünk a balatonboglári MÁV-kertészet egy részét mutatja be. A kertészet dolgozóinak ié munkáia nyomán és az állomások dolgozóinak a tisztasági versenybe kapcsolódása révén egyre szebbek, tisztábbak és kultúráltabbak a balatoni állomások.

(Fotó: MAV Saitóhivatal.)

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

A III. PÁRTKONGRESSZUS tanácskozásai alatt a fiatalok kiváló teljesitményekkel segitették a párt legfelsőbb szervének munkáját. A szegedi fűtőházban Horváth Gergely mozdonylakatos 148 százalékos, Bertl Mihály kocsilakatos 145 százalékos átlagteljesitményt ért el. Tapolca fűtőházban ugyancsak magasan lobogott a fiatalok között a munkaverseny lángja. Sárközi Miklós ifjúsági lakatosbrigádja 139 százalékos eredményt ért el. A Szombathelyi Járműjavitóban Sigmár Olga esztergályos 173 százalékos átlageredménnyel köszöntötte a kongresszust.

★

MÁR 44 DISZ IFJÚSÁGI BRIGÁD dolgozik a Landler Jenő Járműjavitóban. A 44-ik ifjúsági brigád a kongresszus tanácskozásainak idején a kongresszus tiszteletére alakult és eredményei máris figyelemreméltóak.

★

MEGKEZDTÉK AZ ÚJ OKTATÁSI ÉV előkészitését a Szolnoki Járműjavító DISZ-szervezetelben. A haladó hagyományokkal foglalkozó „Petőfi" DISZ-iskolából eddig hét első- és másodéves iskola hallgatóival beszélgettek a DISZ-szervezet elbeszélgető bizottsági.

★

A LEGJOBB UGRÓ, FUTÓ, DOBÓ cimért — melyet a vasútpolitikai főosztály ifjúsági alosztálya és a „Lokomotiv" országos elnöksége irt ki — országszerte küzdenek a DISZ-szervezetek sportoló fiataljai. Az eddigiek során a Szombathelyi Járműjavító diszesei járnak az élen.

★

LILLAFÜRED FESTŐI KÖRNYEZETÉBEN töltenek *egy boldog, vidám napot a budapesti vasutas fiatalok a miskolci igazgatóság fiataljainak meghivására. Szombat déltől vasárnap estig látják vendégül a miskolci diszesek a budapesti igazgatóság termelésben élenjáró ifjú kommunistáit.*

★

KÖZÖSEN JÁRNAK TÁNCPRÓBÁRA, moziba, kirándulásokra a dombóvári Fatelitő ÜV-ben működő DISZ-csoportok. A DISZ-csoportok lövészköröket szerveztek és versenyre keltek egymással. A termelésben is versenyben állnak egymással az üzem DISZ-csoportjai és ha verseny közben felvetődnek gátló körülmények, a DISZ-csoportok együttesen háritják el az akadályokat.

★

„VILLÁM"-UJSÁGOT AD KI Kaposvár állomás DISZ-szervezete, hogy még több segitséget tudjon nyujtani a fiatalok munkájához. A *„Villám"* egyaránt foglalkozik a termelés, szervezeti élet és a fiatalok ügyes-bajos kérdéseivel.

NEMZETKÖZI hírek

SZOVJETUNIÓ

A vasútforgalmi dolgozók összszövetségi aktivaértekezletének felhivása

A *„Gudok"*, a szovjet vasutasok napilapja közli a nemrégiben megtartott összszövetségi vasutas aktivaértekezlet felhivását a szovjet vasúti dolgozókhoz. A felhivás utal azokra a nagy feladatokra, amelyek a vasutasokra várnak. Minden területen *tökéletesiteni kell a vasútforgalmi munkát* — mondja a felhivás — minden dolgozó kötelessége, hogy megtegyen minden tőle telhetőt *a vasúti közlekedés pontosságáért, az utazóközönség kényelméért.*

Megirja a *„Gudok"*, hogy az összszövetségi vasutas aktivaértekezlet nyomán a szovjet vasútforgalom munkájának új, nagy emelkedése következett be. Különösen *a sebesség növelésében, a kocsifordulő-idő gyorsulásában, a nehézsúlyú mozgalomban* születtek új, kimagasló eredmények. A *sjauljajszki vasutasok* például 117.6 százalékra teljesitették a forgalom meggyorsitásának tervét. *Kamislovszkban* 2 millió rubel megtakarítást értek el a kocsifordulő-idő megrövidítésével.

A szovjet vasutasszakszervezet kongresszusának felszólalásaiból

A szovjet vasútforgalmi dolgozók XIII. szakszervezeti kongresszusán a felszólalók a többi között beszámoltak a szocialista munkaverseny eredményeiről és hiányosságairól. A verseny egyik legkézzelfoghatóbb eredménye, hogy tehetséges munkaerők egész sora fejlődött ki, akik mestereivé váltak hivatásuknak, továbbá, hogy nagy mértékben csökkent a szállitások költsége, kiszélesedtek a vasúti mozgalmak.

A leningrádi *Elektrotechnikai Vasútmérnöki Intézet* tanára, *Jablonszkij* professzor arról beszélt, hogy *a tudomány és a termelés dolgozóinak szorosabb együttműködéséből még nagyobb munkasikerek erednek, ezért az együttműködés fokozására a szakszervezetnek több figyelmet kell szentelnie.*

Markin elvtárs, mozdonyvezető a nehézsúlyú mozgalom tapasztalatairól és a mozgalom fejlődését zavaró akadályokról szólt. A mozgalom egyik akadályozója — mondotta — hogy anyagilag tulajdonképpen csak a mozdonybrigádok érdekeltek benne, az állomások, a kocsiszolgálat, a kereskedelem dolgozói pedig egyáltalában nem, vagy csak igen csekély mértékben.

ANGLIA

Angol vasutas lap a nagy magyar vasutassztrájk ötvenedik évfordulójáról

A *„Railway Review"*, az angol vasutasság lapja terjedelmesebb cikkben emlékezett meg az 1904. évi nagy magyar vasutassztrájk 50. évfordulója alkalmából rendezett magyarországi ünnepségekről. A cikk ismertette a vasutassztrájk kitörésének körülményeit, a magyar vasutasok elviselhetetlen helyzetét a századfordulón és a 900-as évek elején és kiemelte a magyar vasutasok hősi harcát, amelyet a Tisza-kormány terrorintézkedései sem tudtak elfojtani. A lap végül arról ir, hogy a magyar vasutasok az évforduló alkalmából milyen meleg ünneplésben részesitették a nagy sztrájk még életben lévő résztvevőit, akiket a vasutasszakszervezet kéthetes üdülésen látott vendégül a gyönyörű hajdúszoboszlói vasutas gyógyüdülőben.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

Vadnyugati módra

A Nyugat-Németországba importált amerikai életforma *„áldásairól", „nagyszerűségéről"* érkeztek már eddig is hirek — kisebbek-nagyobbak. Egyszer gyerekekből alakulnak rablóbandák — az amerikai *„mesekönyvek"* hatására, másszor kéjgyilkosságok sorozatát követik el fiatal lányokon, hogy kipróbálják a „kalandor-regényekben" található különböző, Amerikában már „jól bevált módszereket". Az utóbbi időben pedig a „gengszter"-filmek keltek életre.

A nyugat-német vasutak vezetősége — irja az osztrák vasutasok lapja, a *„Betriebszeitung"* júniusi száma — *revolverrel felfegyverzett embereket állitott szolgálatba a vonatokon, akiknek az a feladata, hogy az utasokat megvédjék a gengszter-támadásoktól."*

Ugy véljük, lenne ennél egyszerűbb megoldás — hatásosabb lenne az utasok védelmét kiterjeszteni Nyugat-Németország egész népére, vagyis megvédeni őket az „amerikai életformától", a megszálló jenki csapatok vadnyugati módszereinek elterjedésétől.

Az önköltség csökkentéséért

Két és félórás munka — négy perc alatt

— ... itt van a tervrajz, a gép elkészitése nem ütközik nehézségekbe. Gondolják meg uraim, milyen óriási fizikai munkától és balesetveszélytől menekülnek meg a munkások, ha a javitásra beadott 40—46 tonna súlyú kocsikat gépi erővel emelhetik fel. Nem is beszélve arról, menynyivel gyorsabbá válik a munka ...

De az „urak", a Nyugati Műszaki Kocsihivatal vezetői a 30-as években hallani sem akartak arról, hogy könnyitsenek a dolgozók veszélyes, nehéz munkáján. *Izsáki Béla* művezetőnek akkor le kellett mondania terve megvalósitásáról.

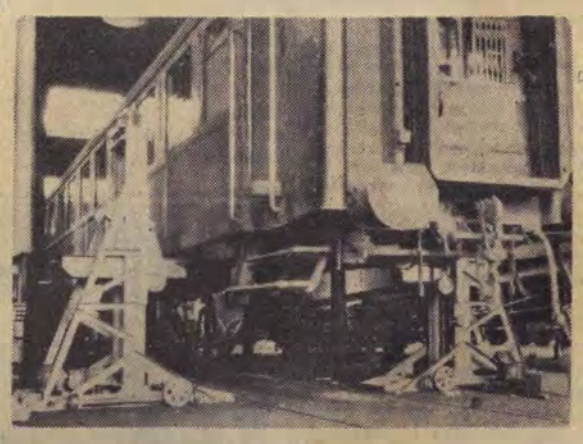
A tervből ma valóság lett: a Nyugati Műszaki Kocsihivatalban már a második

villanyemelőgépet

szerelik. Az első, kisérletl kocsiemelőgép bevált, ügyhogy *rövidesen megkezdik a sorozatgyártást is.*

— A kocsik megemelése a kezdetleges kézi emelőkkel 8 dolgozó számára 2—2½ órás kemény munkát jelentett — mondja *Izsáki* elvtárs, aki jelenleg a vasúti főosztály 7/B osztályának műszaki felügyelője. — A villanyemelővel

8—10 ember munkáját egyetlen dolgozó végzi, mégpedig az eddigi két és félóra helyett négy perc alatt.



Az új villanyemelő bevezetése az eddigi számitások szerint 90—92 százalékos forint megtakarítást jelent.

A Nyugati-pályaudvar OKTATÓTERMÉBEN



Habony Pál elvtárs, oktatótiszt munka közben. (Kovács Géza felv.)

A Nyugati-pályaudvar oktatóterme kétségtelenül hasonlit az iskolai tantermekre, mégis biztosra vesszük, hogy nagyon sok iskolásgyermek szivesen ülne ezekben az új padokban és felejtkezne bele a falakat szinte elborító ábrákba, fényképekbe, jelzõ-modellekbe.

— Az elvtársak dicséretére legyen mondva — mutat végig a szakmai oktatáson résztvevõk sorain *Habony Pál* elvtárs, oktatótiszt — hogy ők is szivesen jönnek oktatásra. Különösen amióta — kongresszusi felajánlásként, a *Nyugati Müszaki Kocsihivatal* dolgozóinak, elsősorban *Heuszter, Mérai* és *Fodor* elvtársak segítségével — ilyen tökéletesen felszereltük a termet. Minden jelzési utasítást szemléltetõen tudok bemutatni a modelleken, rajzokon, fényképeken. De még nem fejeződött be a terem felszerelése: az üzemi bizottság megigérte, hogy rövidesen keskenyfilmvetítõgépet és lemezjátszó berendezést kapunk.

Kocsirendezők, tolatásvezetők, váltóőrök, váltókezelők, néhány kocsifelírónő és távirásznő figyel *Habony* elvtárs szavaira és kérdéseire, amelyekre kerek, világos mondatokban érkeznek a válaszok.

— Az „Ü"-betüjelzés új a vasútnál — válaszolja például egy kérdésre *Csákó* elvtárs. — Tüzveszélyes helyet jelent, s arra figyelmezteti a mozdonyvezetõt, hogy ott nem szabad tüzet tisztítania, le kell zárni a szabályzót. Különösen az aratás, betakarítás után fontos ez a jelzés, amely arra is inti a vasutasokat, hogy mint a szemük fényére, úgy vigyázzanak a nép vagyonára.

A forgalmi tanfolyam résztvevõi a vontatási jelzéseket is megtanulják, amellett, hogy *felfrissitik*, illetve *állandóan ébren tartják a forgalmi utasitásokat*. Valamennyiüknek egy a céljuk: *a balesetnélküli, biztonságos szolgálat*. A tanfolyam iránti érdeklõdésnek, a jó látogatottságnak igen nagy szerepe van abban, hogy Budapest-Nyugati-pályaudvaron egyre javuló képet mutat a baleseti statisztika, mind több a *„balesetmentes hónap"* és javul a menetrendszerinti közlekedés. Sokan emlegetik büszkén, hogy még egyetlen oktatásról sem hiányoztak, mint például a Munka Érdemrenddel kitüntetett *Hargitai László*, vagy *Aszódi István*, aki pedig már harmincegyedik éve hűséges õre a váltóknak. De nemcsak a dolgozók, hanem a szolgálati vezetők érdeklõdése, törődése is hozzájárul az oktatás szinvonalának emeléséhez: nincs olyan oktatás, amelyen ne jelenne meg vagy az állomásfõnök, vagy a helyettese.

A szép, új, virággal diszitett oktatóteremért hálásak a dolgozók a vasúti főosztálynak — hiszen nemrégiben még a térfõnökségi épület szük helyiségeiben tartották a tanfolyamokat — csupán azt kérik még: *a főosztály az utasitásokat módositó rendeletek fedvényeit a rendeletek kiadása után minél előbb bocsássa rendelkezésükre, hogy az oktatás folyamatossága ne szenvedjen csorbát.*

A német és a csehszlovák utasellátószolgálat vezetõinek látogatása az Utasellátó Vállalatnál

Kedves külföldi vendégek tettek látogatást az elmult napokban az *Utasellátó Vállalatnál*. Néhány napig Magyarországon tartózkodott *Heinrich Prokscha*, a Német Demokratikus Köztársaság *Mitropa* vállalatának igazgatója, *Herbert Zitzmann*, a *Mitropa* helyettes igazgatója, valamint *Karel Sramek*, a csehszlovák étkezõkocsiszolgálat igazgatóhelyettese. A külföldi vendégek meglátogatták az Utasellátó Vállalat keleti és nyugatipályaudvari üzemeit, a ferihegyi repülõtér éttermét, az újjáalakitott siófoki üzemet, az úgynevezett *Matróz-csárdát*, a székesfehérvári üzemet, a központi borpincét, valamint a húsüzemet. Látogatásaik után elismeréssel nyilatkoztak az Utasellátó Vállalat munkájáról.



Sramek elvtárs látogatást tett a Keleti-pályaudvar Utasellátó üzemének konyháiában. A kép baloldalán Kócsa Mihály elvtárs az Utasellátó ÜV vezetõje, a szakácsok mellett Sramek elvtárs. (Kovács Géza felv.)

— Harmincéves vendéglátóipari gyakorlatom van — mondotta *Prokscha* elvtárs — és örömmel állapitom meg, hogy *a magyar Utasellátó üzemei a vendéglátóipar magas fokán állnak*. Változatos, bőséges az étlapjuk, gyors és udvarias a kiszolgálás, a helyiségek tiszták, izlésesek. Különösen felkeltette a figyelmemet az, hogy a legtöbb üzemben mosdó, öltözõ, pihenõszoba áll a vállalat dolgozóinak rendelkezésére. Nagyon *hasznos és szükséges lenne, ha a Mitropa és az Utasellátó dolgozóiból alakult brigádok tapasztalatcserelátogatásokat tennének Magyarországon, illetve Németországban*. Ezek a látogatások, a két vállalat szorosabb együttmüködése hozzájárulna ahhoz, hogy a kulturált utazást mindkét országban elõsegitsük.

Sramek elvtárs a csehszlovák utasellátás küszöbön álló átszervezéséhez szerzett hasznos tapasztalatokat látogatása során, ezenkivül az Utasellátó Vállalat vezetõivel folytatott megbeszélései alapján jelentõs javulás várható a Budapest—Prága viszonylatú nemzetközi gyorsvonat étkezõkocsiszolgálatának munkájában.

— Meglepetés volt számomra az — mondotta *Sramek* elvtárs — hogy az Utasellátó ilyen széles területen müködik, hogy nemcsak a vasúti éttermek és étkezõkocsik tartoznak hozzá, hanem az autobusz-, a hajó- és a légiközlekedés is. Nagyon *célszerünek találom, hogy az utasok ellátásának ügye egy kézben összpontosul és hogy a vendéglátóüzemek és dolgozóik a vasúthoz tartoznak*. Hazatérve Csehszlovákiába, javasolom, hogy a mi utasellátószolgálatunk is a vasúthoz, illetve a közlekedésügyi minisztériumhoz tartozzon, ne pedig a belkereskedelmi minisztériumhoz, mint jelenleg. Arra is javaslatot teszek, hogy nálunk is legyen *étszolgálat a személyvonatokon*.

— Az itteni tapasztalatokért cserébe nekem is lenne egy tanácsom. Sokat javulna az utasok ellátása, ha *legalább a nagyobb pályaudvarokon mozgóbüfé lenne*. Nálunk a beérkező vonatokat mindenütt kosaras árusok fogadják, úgyhogy az utasoknak nem kell elhagyni a vonatot, ha vásárolni akarnak valamit. A dolgozók szociális ellátottsága is nagyon jó az Utasellátónál, csak az tünt fel, hogy például a keleti-pályaudvari üzem dolgozóinak a klubhelyisége kicsi, ezenkivül éppen a legnagyobb forgalmú üzemeknél — a Nyugatinál, a Keletinél — a konyha messze van az étteremtől, éthordó lift nincs és ez igen nagy többletmunkát jelent a pincéreknek.

— Összegezve tapasztalataimat: a csehszlovák utasellátás átszervezésénél nagy hasznát veszem majd itteni látogatásaimnak.

Megkezdte működését a személyszállítási osztály



Nemrég új tábla került a 8. szakosztály egyik szobájának ajtajára. *„8 F. személyszállítási osztály. Osztályvezető: Gavora Jenő főfelügyelő"* — olvasható a táblán. Az ajtó mögött és a szomszédos szobákban olyan munka folyik, amilyet õszpontositva eddig nem végeztek a szakosztályon.

Ezelõtt egymástól függetlenül csupán néhány elõadó foglalkozott a személyszállítási ügyekkel és a súlypontként kezelt teherszállítás mellett — valljuk be — a szakosztály nem fordított rá elegendõ gondot, hogy a személyszállítás jobbá, kultúráltabbá váljék.

Az elmult kemény télen fokozott mértékben tünt ki, hogy személyszállításunk megfeledkezett a dolgozó emberről, megfeledkezett arról, hogy a naponta vagy hetenkint munkahelyükre és munkahelyükről utazóknak biztositani kell a kulturált utazást. Pedig a kormányprogramm is kötelezően előirja a dolgozó emberről való nagyobb gondoskodást.

Ennek a hibának felszámolása érdekében került sor a személyszállítási osztály megszervezésére, azzal a céllal, hogy *a személyszállítással kapcsolatos összes tennivalók egy helyen összpontosuljanak* és az azokkal való állandó, módszeres foglalkozás által a személyszállítás jobba, kultúráltabbá váljon.

Az új osztály munkaterülete felöleli a személy- és munkásvonatok forgalmának szabályozását, megfelelõ mennyiségü és állapotú kocsi kiállitását, az előterek, várótermek, az utazóközönség kényelmét szolgáló helyiségek (étterem, büfé, pavilon) tisztaságának ellenõrzését, a közönséggel érintkezõ dolgozók (jegyvizsgálók, kapusok, ügyeletesek, személypénztárosok) gondoskodásának fejlesztését, fokozását stb.

A személyszállítási osztállyal egyidejüleg megszervezték az *igazgatósági személyszállítási csoportokat*, a nagyobb állomásokon pedig — egyelõre 25 helyen — *személyszállítási vezetõt* állitottak szolgálatba.

Sikerült a munkásvonatok késését csökkenteni

Az új osztály *a munkásvonatok késésének csökkentését tekintette első feladatának.* Másfélhónapos fennállása alatt ebben máris jelentõs eredményeket ért el. *Működésének megkezdése előtt a munkásvonatok 17—21 százaléka késett.* Az osztály munkatársai módszeresen vizsgálták, miből adódnak a késések, mennyiben befolyásolja a vonatok rendességét a forgalomszabályozás módja, a munkafegyelem lazasága és a többi tényezõ. Ennek során a forgalmi osztállyal karöltve *háromnapos ellenõrző utat* tartottak. Õtvenkét állomásra szálltak ki az igazgatósági szervek kíséretében és *felfedtek a hibákat, rávezették, rászoritották az egyes szolgálati helyeket a hibák kijavitására. A háromnapos vizsgálat eredménye az lett, hogy a munkásvonatok késése 7—8 százalékra csökkent.* Ez három héttel ezelõtt történt. Utána, amikor az osztály és az igazgatósági csoportok kiküldöttei már *„nem ultek a szolgálati hely nyakán"*, ismét felszökött a késés 12 százalékra, de ez már mégis lényeges javulás a 17—21 százalékhoz képest. *Ez bebizonyította azt is, hogy ha törődnek vele, lehet csökkenteni a munkásvonatok késését.* Ezekután már könnyebb volt az osztály dolga mert kevesebb vonattal kellett foglalkoznia. Most egyes vonalakra *„mentek rá"*. Ez azt eredményezte, hogy *jelenleg a munkásvonatoknak már csak 5—5.5 százaléka késik. A cél az, hogy a késési arányt 5 százalék alá szoritsák.*

Közben az ujságszállító vonatok rendességét is sikerült már biztositani, csupán a budapest—debreceni vonalon van még baj. *Legközelebb sor kerül a nemzetközi gyorsvonatok, aztán a távolsági személyvonatok, a helyi személyvonatok, majd a gyorsvonatok menetrendszerinti közlekedésének biztositására.*

Másik fogas kérdés *az állomások tisztasága.* Itt is megindult már a rendcsinálás. Van az osztálynak külön közönségszolgálati csoportja, amely ezzel és a közönséget érintő egyéb hasonló dolgokkal foglalkozik.

Robbantásos talajcsere a baja—sükösdi vasútvonal alapozásánál

Óriási robbanás rázkódtatta meg a levegõt. A föld remegett lábunk alatt. *A tőzeg csaknem 60—70 méter magasba szökkent a levegőbe. Közel 2500 kiló parit robbant fel három-öt méter mélyen a földben.* A füst lassan oszlott a gyenge szélben.

Elõkészítő munkálatok folynak Sükösd határában *a baja—sükösdi vasútvonalszakasz építéséhez.* A dunavölgyi csatornán keresztül — amely Sükösd alatt folyik — építik majd az új vasútvonalat. A csatorna partjain azonban nagy területen, tőzeges szerves iszapos talaj van. A felső kétméteres réteg tőzegből, az alsó nyolc-tizméteres réteg szerves iszappól áll. Ezt a talajt kellett alkalmassá tenni arra, hogy a későbbiek folyamán vasútvonalat épithessünk rajta.

Talajcsere robbantással — azelőtt ilyesmire gondolni sem mertek. «Iszapos, mocsaras talajra lehetetlen építeni. Le kell csapolni» — vélekedtek a régi szakemberek. *Árkos András, István Sándor és Juszt Kornél*, a Betonútépítő Vállalat mérnökei más véleményen voltak. A tőzegre 5 méter 7 centiméteres töltést emeltek, s a töltés mellett robbantással szétszakitották a tőzegréteget, hogy ezzel lehetővé tegyék a töltésnek saját súlyától való süllyedését. S így hajtják végre a talajcserét.

Az aknákat négy sorban 170 méter hosszan helyezték el a töltés mentén. A robbanás következtében 6000 köbméter tőzeget, iszapos talajt szorítottak ki s helyébe a töltés több mint egy métert süllyedt. A 6000 köbméter föld talajcseréjénél több mint 180.000 forint megtakarítást értek el és a feladatot az eddigi eljárásnál sokszorta gyorsabban hajtották végre. A robbantással végzett talajcsere csupán a baja-sükösdi vasútvonal megépítésénél másfél—kétmillióforintos megtakarítást eredményez.

„Mi is segitettük bányász elvtársainkat a kongresszusi zászló elnyerésében"

Régen volt olyan öröm *Tatabányán*, mint amikor híre terjedt, hogy a *Tatabányai Szénbányászati Trösztnek* dolgozói megnyerték a Központi Vezetőség kongresszusi versenyzászlaját. A bányászokkal mi vasutasok is együtt örültünk, mert a magunk jó munkáját is láttuk ebben a kitüntetésben. Szerénytelenség nélkül elmondhatjuk ugyanis, hogy *mi, Tatabánya-felső állomás dolgozói is segitettük bányász elvtársainkat a kongresszusi zászló elnyerésében.* Az elszállitásra váró szenet mindig pontosan és gyorsan továbbitottuk, a bányák részére érkező anyag- és egyéb küldeményeket kellő időben beállitottuk a kirakáshoz. A kongresszusi hét és a kongresszusi műszak alatt állomásunk dolgozói ismét bebizonyitották: méltóak a tatai szénmedence dolgozóihoz. Állomásunk minden dolgozója megtette a magáét. *Kovács* forgalmi szolgálattevő és brigádja a fajlagos kocsimozgatást 111 százalékra, a kocsitartózkodást 107, a gurítási tervet balesetmentesen 109 százalékra teljesitette. *Abonyi Ferenc* kocsimester, *Selmeczi János* tolatásvezető és brigádja a kocsitartózkodásban 107, a fajlagos kocsimozgatásban 111 százalékot ért el. *Teller János* gurításvezető és brigádja 109 százalékos teljesítménnyel balesetmentesen végezte a gurítást.

Kovács István levelező.

VÁRÓRBEN az Északi Járműjavítóban

A *Központi Vezetőség* kongresszusi beszámolója a népgazdaság fejlődésével kapcsolatban a többi között részletesen foglalkozik *az önköltségcsökkentés kérdésével*. Rámutat a beszámoló, hogy *„az önköltségcsökkentés az elmult években nem volt kielégitő, az utóbbi időben pedig nem egy területen, ahelyett, hogy csökkent volna az önköltség, emelkedett. A dolgozók, elsősorban az ipari munkások anyagi életszinvonala emelésének legfontosabb eszköze a időben is az árleszállitás lesz. Az árakat azonban csak akkor lehet leszállitani, ha előzőleg nőtt a termelékenység és csökkent az önköltség. Ez a kérdés tehát szorosan összefügg dolgozó népünk anyagi jólétének további emelésével"*.

Járőrben vagyunk az *Északi Járműjavitóban*. Meg kell állapitani, hogy *az Északiban céltudatosan, módszeresen küzdenek az önköltségcsökkentésért*. Hogyan történik ez?

Új ellenőrzési módszerek az anyagtakarékosság és az önköltségcsökkentés elősegitésére

A rendkivül hideg tél sokkal jobban igénybevette a vasúti járműveket, mint számitottak rá. Ez nagyobb munka- és anyagigényt jelentett a javitásoknál. *Emiatt januárban, februárban nem sikerült teljesiteni az önköltségcsökkentési tervet*. Az első negyedévben *593.000 forint lemaradás jelentkezett* a tervben. Márciusban már volt *némi javulás*, de ez még nem oszlatta el az első két hónapban keletkezett lemaradást. A második negyedév első hónapjában már lényeges javulás mutatkozott, mert 109 százalékos terviteljesités mellett 150 százalékos akkumulációt sikerült biztositani, ugyanekkor *az anyag felhasználás pedig már csupán 90 százalékos volt, vagyis 10 százalékos anyagmegtakaritást értek el.*

Jelentős része van ebben annak, hogy *Tóth Gyula* főkönyvelő március végén *brigádot alakitott az anyagkivételezés ellenőrzésére*. A három pénzügyi revizorból és a számviteli osztály vezetőjéből álló brigád tagjai nagy gondot fordítanak rá, hogy az egyes osztályok, műhelyek mindig csak annyi anyagot vételezzenek, amennyi az előirányzott munkához szükséges. A brigád tagjai gyakran vizsgálják az utalványokat és a vételezési bárcát is, a raktárban pedig ellenőrzik, hogy azt az anyagot szolgáltatták-e ki, amely a vételezési bárcán fel van tüntetve. Elkisérik az anyagot a munkahelyekre is és ellenőrzik, hogy a művezető átvette-e, a dolgozó megkapta-e. Ez az ellenőrzés rászoktatja az osztályokat a legtakarékosabb igénylésre, a raktárakat pedig a leggondosabb anyagkiszolgáltatásra. Az anyagtakarékosságot szolgálja az is mégpedig igen eredményesen, hogy *hónap végén nincs anyagvételezés*. Igy a műhelyek rákényszerülnek, hogy felhasználják azokat a hónap folyamán összegyült heverő maradékanyagokat is, amelyeknek felhasználását egyébként esetleg mellőznék.

Hasonló ellenőrzés folyik *bérvonalon*. A brigád tagjai munkahelyükön keresik fel a dolgozókat, elkérik munkautalványukat és megnézik, hogy az utalványon feltüntetett árkategória megfelel-e a munkának.

Bevezették azt is, hogy *udvari próba nélkül nem mehet ki mozdony vonali próbára*. Ezzel elérték, hogy amig azelőtt a futópróba után 4—5 nappal ment ki a mozdony az üzemből, mert ennyi időt vettek igénybe az utólagos javitások, addig most egy-két nap elegendő erre, sőt voltak már olyan esetek, hogy a gép a futópróba után nyomban átadásra került.

Ezeket az ellenőrzési módszereket március végén vezették be az Északiban, eredményük tehát ezután jelentkezik igazán az önköltség csökkenésében. De szükséges ehhez az is, hogy *a műszaki vezetők törődjenek a gazdaságossággal kérdésével. Különösen sok még a tennivaló a gőzmozdonyosztályon*, ahol a gazdaságosabb anyagfelhasználás, az okszerűbb munkamegszervezés nagymértékben elősegitheti az egész üzem önköltségcsökkentését.

„A fiatalok lendülete, lelkesedése lett a győztes".

A budapesti rakodási főnökség dolgozóinak brigádversenyében a fiatalok lendülete, lelkesedése lett a győztes. Az élre olyan brigád került, amelyik az eddigiek során bizony sokszor elmaradozott, nemigen tűnt ki — *Buga Lajos* öttagú DISZ-brigádja. Ezek a fiatalok a kongresszus egész ideje alatt élenjártak és végül is *346 százalékos kimagasló eredménnyel győztek.* A brigád egy-egy tagja 1 óra alatt 51.2 mázsa súlyt mozgatott meg. Nem sokkal maradt le a verseny második és harmadik helyezettje sem, *Balogh János* és *Deme János* brigádja. Az ő teljesítményük 267, illetve 265 százalék.

A dolgozók büszkék az eredményekre, de látják a hibákat is, az újabb sikerek gátjait. Nem segíti a versenyt, hogy az egyes szertárak, állomások, sőt a budapesti igazgatóság irányítói is gyakran felelőtlenül — anélkül, hogy felmérnék a munkalehetőségeket — igényelnek munkást és csak a helyszínen derül ki: *az odaküldött dolgozók közül sokszor a felére sincs szükség.*

A rakodási főnökség dolgozói tovább kívánják növelni az egy főre eső mozditott súlyt, hogy ezzel is hozzájáruljanak az önköltség csökkentéséhez.

Bagdács János
levelező

A MÁV Épületszerelő ÜV-ből jelentik...

Büszkén jelentjük, hogy vállalatunk dolgozói a kongresszusi műszak alatt újabb tanubizonyságát tették: minden erejükkel elősegítik a népjólét emelése programmjának megvalósítását.

Tóth Mátyás kétszeres sztahanovista és *Kovács Irén* sztahanovista túlteljesítették brigádjuk eddig elért legmagasabb eredményeit: *198 százalékot* értek el a kongresszusi műszak alatt. *Patkós Gyula* betonbedolgozó brigádja még ezt az eredményt is túlszárnyalta 253 százalékos teljesítményével. Patkósék munkagyőzelme lehetővé tette, hogy *a Keleti pályaudvar kultúrtermének gerendáit az előírt május 25-e helyett már 21-én átadják.*

Az üzemrészek vetélkedése eddig még soha nem látott lelkesedéssel folyt. A famegmunkáló üzemben *Romek* elvtárs brigádja került az élre. Viszont a hulladékfeldolgozó üzemrészben a *Fodor*-brigád érte el a legkimagaslóbb eredményt — 410 százalékot.

Nagy *„harcot"* vívott egymással két kommunista, *Sztrizs Ferenc* és *Bella Sándor* brigádja. A győztes *Sztrizs* elvtársék brigádja lett 243 százalékkal, de alig maradt el a Bella-brigád, amely 215 százalékra teljesítette a normát.

Szécsi Dezső
MÁV Épületszerelő ÜV

„Tíz perccel korábban a kijárati vágányon"

A *dombóvári* fűtőház dolgozói a kongresszusi verseny lezárása után nyugodt lelkiismerettel állapíthatták meg, hogy *jó munkát végeztek.* A legfájóbb pontja a pécsi igazgatóságnak az utóbbi időben a munkásvonatok késése volt. Ez a dombóvári fűtőház gépei által továbbított vonatoknál a kongresszusi versenyben teljesen megszűnt. A nehézsúlyú mozgalmat is fellendítették. A fűtőház dolgozói a vonatok gazdaságos kihasználásában vállalt 3800 tonnát 100 tonnával túlteljesítették és így az előző 10 napi lemaradásukat felszámolták. Szénmegtakarításuk jóval túlhaladja a 10 százalékot.

Ezeknek az eredményeknek elérésében nagy segítségükre volt *Fleisz József* mozdonyfelvigyázó kezdeményezése. Fleisz elvtárs felhívással fordult a mozdonyszemélyzethez *a késői mozdonykijárások megszüntetése érdekében.* Felhívása nem volt hiábavaló, mert a mozdonyvezetők és a fűtők *„tíz perccel korábban a kijárati vágányon"* — jelszóval akciót indítottak és ennek eredményeképpen például május 19-én 22 mozdonyvezető 10—15 perccel korábban márt kinn állt gépével a kijárati vágányon.

Várnai László
tudósító.

Ápolónőképző tanfolyam indul a MÁV-kórházban

Épül és előreláthatólag a jövő évben elkészül a *budakeszi MÁV Tüdőkórház.* A MÁV-kórház és a központi rendelőintézet is állandóan fejlődik. Szükséges tehát, hogy gondoskodjanak ápolószemélyzettel való ellátásukról. A MÁV-kórházban július 1-én kétéves *ápolónőképző*-iskola indul. A tanfolyamra azok a 18—32 éves nők jelentkezhetnek, akik az általánosiskola nyolc, de legalább hat osztályát elvégezték, testileg és szellemileg alkalmasak erre a pályára és kedvet is éreznek hozzá. A hallgatók a kiképzés alatt *havi 116 forint tanulmányi segélyben és teljes napi élelmezésben* részesülnek, a kórházi gyakorlat idejére pedig ruhát kapnak. Tanulmányaik elvégzése után a budakeszi MÁV-tüdőkórházban, vagy a MÁV-kórház és központi rendelőintézetnél nyernek elhelyezést. Fizetésük a kórházban havi 850 Ft lesz, a tüdőkórházban ehhez még 30 százalékos pótlék járul, így tehát a teljes fizetés 1105 forintot tesz ki.

A tanfolyamra való jelentkezésre, amelynek *határideje június 15,* felhívjuk a vasutas családok nőtagjainak figyelmét. Az anyakönyvi kivonattal és iskolai bizonyítvánnyal felszerelt jelentkezési kérvényeket a MÁV-kórház és központi rendelőintézet igazgatójához (Budapest, Rudas László-utca 111.) kell címezni és beadni, vagy póstán megküldeni.

A kazánfűtők versenye

A kazánfűtők országos versenyében — az április havi eredmények értékelése alapján — *a kézitüzelésű kazánoknál első helyre két vasutasbrigád került.* A MÁV Szolnoki Járműjavítóban dolgozó *Molnár István* és *Kovács Sándor* kazánfűtőbrigád, az előző háromhavi átlaghoz képest 1.7 százalék hatásfokjavulást ért el.

Kazi Arankával beszélgetünk



Mostanában mind többször lehetünk tanui a vasutas sportolók kitűnő eredményeinek. Legutóbb a *Bp. Vörös Lobogó* kétnapos nemzetközi atlétikai viadalán egy világcsúcsjavítást és két országos csúcseredményt értek el a Lokomotív-versenyzők. Mint ismeretes, ezen a versenyen *Csermák József* olimpiai bajnokunk 61.14 méterre javította a kalapácsvetés országos csúcsát. *Kazi Aranka.* a kitűnő középtávfutó pedig 2:11.6 perces idejével megjavította a 880 yardos sikfutás világcsúcsát, amelyet eddig az angol Ball tartott 2:14.5-tel Ugyancsak 800 méteren saját 2 12.4 perces tavalyi csúcseredményét 2:11-re javította.

Csermák Józsefet, a *Tapolcai Lokomotiv* versenyzőjét nem kell bemutatnunk a vasutas dolgozóknak. a helsinki olimpia óta ismeri őt mindenki Számontartják minden versenyét, valamennyi eredményét. Azt is tudják róla, hogy amilyen nagyszerű kalapácsvető. épp oly kitűnő vasutas és szorgalmasan dolgozik szolgálati helyén. a tapolcai fűtőházban

Kazi Arankát. noha már számos figyelemreméltó eredményt ért el, eddig jobbára csak az atletika hívei ismerték. Legutóbbi szereplései azonban világviszonylatban is ismertté tették a nevét. éppen ezért a vasutas dolgozók széles tömegeinek is meg kell őt ismerniök, mint a vasutas sport büszkeségét, a magyar atlétika egyik legígéretesebb tehetségét.

A szőke, fiatal lány 1950-ben kezdte a versenyszerű sportolást a *Szolnoki Lokomotivban,* mint a járműjavító adminisztrációs dolgozója. Középiskolás korában magasugrónak készült. a szolnokiak edzőjének. *Barna Istvánnak* keze alatt lett belőle középtávfutó. 1952-ben a *Landler Jenő Járműjavítóba* helyezték, azóta a *Budapesti Lokomotív versenyzője.* Szívesen emlékezik vissza a Landlerben eltöltött időre. Ugy érzi, itt vált igazán a nagy vasutasközösség tagjává. Dolgozótársai figyelemmel kísérték, megértéssel és szeretettel támogatták sportmunkáját, főlöttesei részéről azonban nem nagyon kapta meg ezt a támogatást. Jelenleg a *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* dolgozója. Amióta az intézet igazgatási osztályán dolgozik, zavartalanul folytathatja a sportolást, szolgálati főnökei minden segítséget megadnak ehhez.

Kazi Arankára ebben az évben még nagy sportfeladatok várnak. A bolgár—magyar atletikai viadal Szófiában, a magyar—csehszlovák találkozó Budapesten, júniusban a svéd—magyar Stockholmban. azután a svájci Európa-bajnokság. Mindegyiken ott akar lenni és természetesen mindegyiken *győzni akar.*

— Az Európa-bajnokságon nehéz lesz — mondja — mert *Otkolenkóval,* a kiváló szoviet 800-assal kerülök össze, aki 2:11-en belül fut De mindent el fogok követni. hogy akkorára olyan formába lendüljek hogy esélyvel vehessem fel a versenyt.

Mire ezek a sorok az olvasó elé kerülnek. a szófiai bolgár—magyar atletikai viadal már lezajlott és lehet. hogy Kazi Aranka versenylistája ismét gazdagabb lett egy győzelemmel.

Eljut a könyv azokhoz, akiknek írták: a néphez

Világos, barátságos könyvtárszoba fogadja azokat a vendégeket, akik megjelentek a MÁV-kórház könyvtárátadó ünnepségén. Sok itt a könyv, sok a virág. Mindkettő megszépíti az életet, könnyebbé teszi a felelősségteljes kórházi munkát. Az egyik szekrényben érintetlen rendben sorakoznak a könyvek. Gondos kezek munkáját dicsérik. Ezeken látszik, hogy még nem forgatták. Most kapták a kórház betegei a vasutasszakszervezet elnökségétől. Megtalálhatók itt Móricz Zsigmond, Solohov, André Stil, Veres Péter munkái és az irodalom többi értékes kincse. A másik szekrényben az orvosi tudomány legkiválóbb alkotásai állanak. Ezek már régen a kórház tulajdonai. Ebben a szekrényben sok az üres hely és ez így van rendjén. Hirdetik: az itt dolgozó orvosok állandóan tanulnak, tudományos tevékenységet fejtenek ki, hogy jobban gyógyítsanak.

Óo Lajos igazgatófőorvos megnyitó szavaival kezdődik a könyvtárátadás, majd felhangzik Vörösmarty: „Gondolatok a könyvtárban" című verse. És ahogy peregnek a vers sorai *Elekes* főorvos szájáról, arra gondolunk: Ime teljesült hazánk nagy költőjének vágya, eljut a könyv azokhoz. akiknek írták a néphez.

Kaszás István elvtárs, a szakszervezet elnöksége nevében adja át a könyvtárat. Érdekes adatokkal mutatja meg a vasúti könyvtárak fejlődését. 1948-ban a vasút területén 48 könyvtár volt. Ma már közel a tízszeresére növekedett. 44.000 helyett 170.000 könyv áll a vasutas dolgozók rendelkezésére. Beszédes számok. Kultúrforradalmunk sikerét hirdetik.

A betegek, akik eddig csak ritkán jutottak hozzá az őket érdeklő könyvekhez, örömmel vették birtokukba a könyvtárat. Sokan közülük talán éppen most kötnek elszakíthatatlan barátságot a könyvvel.

Óo Lajos elvtárs zárszavában hangsúlyozta, hogy Pavlov, a világhírű szovjet tudós a gyógyítás szempontjából rendkívül fontosnak tartotta a környezetet, a beteg hangulatát. Ilyen értelemben nemcsak a betegek gyógyulását, de az orvosok, ápolók munkáját is megkönnyíti az új könyvtár munkája.

Bosnyák Edit



A lábadozó betegek örömmel töltik idejüket olvasással. (Kovács Géza felv.)

Vasutasok a mezőgazdaságért

A Vasutasok Szakszervezetének szegedi területi bizottsága magáévá tette a mezőgazdaság megsegítéséről szóló miniszteri határozatot, valamint a SZOT elnökségének határozatát és *három állami gazdaság védnökségét* vállalta. Az alábbiakban arról szeretnék beszámolni, hogyan tett eddig eleget területi bizottságunk ennek a vállalásnak az *igásúti állami gazdaságban.*

A határozatok gondos tanulmányozása után a területi bizottságtól egy brigád két napig tartó látogatást tett az állami gazdaságnál. Első megállapításunk az volt, hogy a gazdaságban *gyenge az üzemi bizottság munkája, laza a kapcsolat a szakszervezet és a dolgozók között.* Tehát az volt a feladatunk. hogy a dolgozók bizalmát felkeltsük a szakszervezet iránt. Ezt részben el is értük, a dolgozók feltárták problémáikat, s azokat mi elmondtuk a gazdaság igazgatójának, egyben mindjárt intézkedéseket is kértünk.

Két hét mulva ismét kétnapos látogatást tettünk a gazdaságban s megállapítottuk, hogy *előző javaslataink közül sokat megvalósítottak.* Megvizsgáltuk az üzemi bizottság munkamódszerét és megállapítottuk, hogy *a szakszervezeti munka nem a reszortfelelősök és az albizottságok munkáján alapult,* hanem a reszortfelelősök munkáját is az üzemi bizottság elnöke végezte. Nem volt megfelelő a termelési értekezletek színvonala és látogatottsága sem és meglehetősen elhanyagolták a kultúrmunkát. Ezért egynapi vendégszereplésre a gazdaságba küldtük Szeged-állomás kultúrgárdáját, amely felkereste az üzemegységeket, a brigádokat. Látogatása nyomán *megélénkült a versenymozgalom,* a gazdaság dolgozói például tisztasági versenyt kezdtek s igen sok kiemelkedő versenyvállalás született. A versenymozgalom és a kultúrélet fellendülése, az üzemi bizottság munkájának megjavulása tehát máris kedvezően érezteti hatását a gazdaság termelési eredményeiben is.

Kazi Ferenc
Szeged
területi bizottság szervezője

★

A miskolci igazgatóság pályafenntartási és építési osztálya a mezőgazdaság fejlesztéséről szóló kormányhatározat megjelenése után megbeszélte *Borsod, Heves, Nógrád* és *Szolnok* megye tanácsaival, hogy milyen segítséget nyujtson a megyék állami gazdaságainak, termelőszövetkezeteinek és gépállomásainak. A megbeszélések alapján az osztály már eddig is igen jelentős segítségben részesítette a mezőgazdasági üzemeket. Igy a többi között 1600 köbméter mozdonyszén-salakot bocsátott rendelkezésükre az utak és udvarok rendbehozására; a sárospataki állami gazdaság 4 kilométer hosszú iparvágányát a vasútépítők helyreállították, illetve rendes nyomtávra építették át, úgy hogy a vasút közvetlenül elszállíthatja a gazdaság termelvényeit; a pásztói állami gazdaságban betoncsöveket szereltek fel a vadvizek levezetésére; a mezőzombori gépállomás egyik vasúti útátjáróját kiszélesítették.

Az igazgatóság építési osztálya típusterveket készített baromfiólakról és sertéshizlalókról, ezenkívül az osztály dolgozói több esetben segítették útbaigazításokkal és szaktanácsokkal a mezőgazdasági üzemeket.

Tóth Dezső levelező

ÜTKÖZŐ

Apróságok

Várakozásteli izgalom előzte meg a vasúti főosztály gyermeknapi ünnepségét. Izgultak a mamák, csinosították a kicsinyeket, izgultak a gyerekek, mert finom uzsonna, ajándék, bábjáték várta őket és izgult a rendezőség, hogy minden jól menjen. És semmi sem ment jól. Volt, akire nem jutott uzsonna, a hangerősítő nem működött, a bábjáték egy szavát sem értették az apróságok. Ezek csak apróságok. Mégpedig bosszantó apróságok. A gyermekek toporzékoltak, a felnőttek veszekedtek, tülekedés és zürzavar volt, az izgalom egyre nőtt, csak a hangerősítő nem zavartatta magát. Dacosan, konok némasággal nézte a sikertelenségbe fulladt ünnepséget.



Figyelmeztetés

A hegyeshalmi vonalon elharapózott az a nem eléggé hibáztatható gyakorlat, hogy egyes figyelő fékezők nem a kijelölt fékhelyen utaznak. hanem a Kandó hátsó vezetőállásán. Gyakori az oly eset is, hogy a figyelő fékező kényelembe helyezkedik és még egy jóízűt alszik is a motorház tetején. Ez így nem helyes. Ebből nagy baj lehet. Ugy véljük nem árt, ha az Ütköző idejében figyelmezteti erre a figyelő fékezőket.



Baj van a táblákkal

Heves állomáson egy ellenőr súlyosan kifogásolta, hogy a rakodó felek engedély nélkül tologatják a vasúti kocsikat. Az állomásbeliek azzal védekeztek, hogy ki van függesztve az „önkényes kocsimozgatást tiltó" tábla.

— Hol a tábla? — kérdezte az ellenőr.

— A mérlegházban — felelték.



— De hisz oda tilos idegennek bemenni — csodálkozott az ellenőr.

— Az is ki van írva — hangzott a szelid válasz.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI. Sztálin-út 83. sz. — Telefon: 228—895 428—317 428—332. üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM. 24. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JÚNIUS 12.



A vasút politikai főosztály versenyzászlaját Bognár Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője meleg és szívélyes szavak kíséretében adta át megőrzésre a vasútigazgatóságok versenyében győztes pécsi csomópont dolgozóinak.

(Németh Gyula felv.)

Tegyük olcsóbbá a vasúti szállítást

Pártunk III. kongresszusa az egész magyar nép elé főfeladatként tűzte ki a munkatermelékenység növelését, az önköltség szakadatlan csökkentését. A dolgozók életszínvonala további emelésének ez a feltétele. A Központi Vezetőség beszámolója szószerint megállapítja a következőket:

„A termelékenység elégtelen emelkedésének és az önköltség nem kielégítő alakulásának egyik legfobb oka az, hogy vállalati igazgatóink, sőt minisztériumi vezetőink többsége még mindig csak a tervek mennyiségi teljesítésével törődik; de elhanyagolja a gazdaságosság kérdését. És hogy még mindig nem tudtunk példás rendet és szigorú fegyelmet teremteni üzemeink nagy részében, pedig dolgozóink zöme ezt egyenesen követeli tőlünk.“

A vasút önköltségének alakulása fontos szerepet játszik az áruk eladási árának kialakításánál.

Nem mindegy, hogy menynyiért szállítunk.

És a vasútra is áll az a megállapítás, hogy minden erővel mindig csak arra törekedtünk, hogy szállítási terveinket teljesítsük és nem törődtünk eleget azzal, hogy a szállítási terv teljesítése mellett a szállítást minél olcsóbbá tegyük.

A vasút önköltségének alakulása teszi olcsóbbá vagy drágábbá a vasúti szállítást. Természetes dolog, hogy a vasúton az önköltség alakulását egy pillanatig sem szabad öncélúan nézni. Vasútunknak mindig abból az alapvető kérdésből kell elindulnia, hogy

minden feladott árut el kell szállítani.

Mert, ha az elszállításra felkínált áru nem kerül elszállításra, akkor azok a termelőhelyek, amelyek várnak a vasútra feladott árura, vagy ahol a termelést akadályozza az el nem szállított áru, ott lényegében kárt okozunk, jóllehet a vasút önköltségét kedvezően alakítja ki, de az egész népgazdaság termelékenységét és önköltségcsökkentési törekvéseit gátolja.

Ugyanez áll a személyszállításra is. Ha naponta néhányezer dolgozó elkésik munkahelyéről, óriási kárt idézünk elő annak a gyárnak termelési és önköltségi terve teljesítésében, amellett, hogy valamely szolgálati helyünknek az önköltsége kedvezően alakult, kihatásai viszont az egész népgazdaságra nézve károsak voltak. Ezért a vasút önköltségi tervének megszabásánál a vasúti szállítási költségek szakadatlan leszorítása mellett mindig a főfeladatból kell kiindulni: *vasútunknak minden árut és személyt balesetmentesen és pontosan kell rendeltetési helyére szállítania.*

A balesetmentes közlekedés az előfeltétele az olcsó szállításnak.

Ez a vasúti munka alapvető törvénye és rendje. Ezért ezzel, mint természetes állapottal itt nem is foglalkozunk. A szállítást ezután is, mint eddig, biztonságossá kell tenni, de ugyanakkor a legszívósabb harcot kell indítani, hogy nap-nap után olcsóbbá tegyük a vasúti szállítást.

Az önköltségcsökkentés lehetőségeinek szinte szűz területei vannak előttünk. A vasúti szállítás költségei három nagy összetevőből alakulnak ki: az anyag-, bér- és rezsiköltségekből.

Az anyagtakarékosság terén, mely az önköltség csökkentésének igen fontos tényezője, már szép multra tekinthetünk vissza, e téren komoly sikereink vannak. Hiszen

öt év alatt 20 százalékkal csökkentettük a vontatási szénfogyasztást.

A MÁV-műhelyekben az anyagtakarékosságnak szintén szép multja és nagy eredményei vannak. Kényszerítette is őket erre az állandóan szűkös anyaghelyzetük és nyugodtan megállapíthatjuk, hogy anyagtakarékosság nélkül kevesebb kocsit és mozdonyt tudtunk volna kijavítani.

Az eredményekkel itt sem lehetünk megelégedve. Különösen nem a széntakarékosság terén. A széntakarékossággal ezideig általában csak a vontatási szolgálat foglalkozott.

A forgalmi szolgálat külszolgálata jóformán idegenül nézte és nézi ma is a szénért való harcot.

Pedig ha az egész vasút, különösképpen a forgalmi szolgálat külszolgálata segítene a széntakarékosságban, sokkal nagyobb eredményeket tudnánk elérni. Eredményeinket az is fokozná, ha *a bányászat rendszeresen ellátná a vasútat* megfelelő mennyiségű és minőségű szénnel.

Nagy önköltségcsökkentési lehetőség rejlik a tehervonatok menetrendszerinti közlekedésének a megteremtésében. Ez véget vetne annak az áldatlan állapotnak, ami a mozdonygazdálkodás terén történik a vasúton.

A mozdonnyal való rossz gazdálkodás nemcsak az önköltségünket rontja,

hanem géphiányra vezet és a géphiány következtében a forgalom lebonyolításában már zökkenők állnak elő. — A tehervonatok menetrendszerinti közlekedése *nem valósítható meg a szállítófelek segítsége nélkül.* Ezért nagy szükség van a szállítófelekkel való legszorosabb kapcsolat kiépítésére.

Az anyagtakarékosságban különösen a szénért való harcra nem mondhatjuk azt, hogy szűz terület. Annál is inkább állíthatjuk ezt bérgazdálkodásunkra. Szinte százezrek folynak ki kezünkből naponta s hetente. Áll ez az egész vasútra, kivétel nélkül valamennyi szolgálati ágra. A fűtőházakban szinte

rendszerré vált már a hamis utalványozás.

Nagyon tanulságos megfigyelni egyes munkaversenyek rohamszakaszait. A mozdonyvezetők felajánlást tesznek, hogy javítás nélkül továbbítják a túlsúlyos vonatokat. A lakatosok felajánlást tesznek, hogy javítási tervüket 110—120 százalékra teljesítik. A két felajánlás ellentmond egymásnak, szinte lehetetlenné teszik a felajánlások teljesítését. De megállapítható az is, hogy ugyanakkor, amikor a mozdonyok két mosás és két javítás közötti teljesítménye állandóan nő, ugyanakkor a fűtőházi lakatosok száma nem hogy csökkenne, hanem állandóan nő. *A sok szorgos munkáskéz munkát követel a fűtőházakban, s mivel sokszor nem tudnak adni, írják az utalványokat.*

Vagy nézzük a meg elrettentőbb példát:

jobban fizetjük a vonali ácsorgást, mint a mozgást.

Mert az órapénze úgy a forgalomnál, mint a vontatásnál magasabb az utazószemélyzetnek, mintha mozogna. Különösen áll ez akkor, mikor meghaladta a havi szolgálat ideje a 210 órát. *A bérrel való gazdálkodás szűz talaja az önköltségcsökkentésnek.* Bele kell szántani anélkül, és pedig úgy, hogy a dolgozók keresete csökkenne, ezen a téren rendet lehet teremteni, és ezzel már lényegesen előbbre vittük az olcsóbb szállítás ügyét.

Nem jobb a helyzet a pályafenntartási szolgálatnál sem. Hányszor fizetnek ki nagy összeget a pályamunkásoknak anélkül, hogy amögött termelés volna. Ennek

oka sokszor a szervezetlenség.

Felvonulnak nagy létszámmal, nagy erőkkel vágányjavító munkálatokra és valamilyen oknál fogva az előre megrendelt vágányzár elmaradása, vagy megkésése miatt a munkálatok nem végezhetők el; a munkásoknak viszont — mivel rajtuk kívülálló okok miatt történt a munka elmaradása — a bért ki kell fizetni.

A másik szűz terület a rezsiköltségek alakulása. Ha valahol nagy lehetőség van a költségek leszorítására, akkor ez legjobban áll a MÁV rezsijére.

Az államvasutak magas rezsijének egyik legfőbb oka a nagy adminisztráció.

Soha ennyi ember a vasúton még nem *„írkált“*, mint most. A jelentések, statisztikák, kimutatások, igazoló jelentések özönét készítik naponta. Nem is beszélve arról, hogy olyan bonyolulttá tettük a bérszámfejtést, hogy ennél már nem is lehetett volna komplikáltabbá tenni. Kétségtelen a tervgazdálkodás többlet-adminisztrációval jár. Tervet kell készíteni, nagyobbfokú ellenőrzésre van szükség; a tervgazdálkodásban bizonyos mér-

(Folytatása a 2. oldalon)

Ünnepélyes keretek között adták át a vasút politikai főosztály versenyzászlaját az igazgatóságok versenyében győztes pécsi csomópont dolgozóinak

Mintegy három hónappal ezelőtt a vasút politikai főosztály elhatározta, hogy versenyzászlót adományoz az MDP III. kongresszusa tiszteletére kezdeményezett verseny keretében legjobb eredményt elérő igazgatóság dolgozói számára. A versenyzászlót a pécsi igazgatóság dolgozói nyerték el és ennek ünnepélyes átadására június 8-án, kedden délután került sor Pécsett, a baranyamegyei SZOT-székház kultúrtermében.

Az ünnepségen megjelent *Bognár Imre* elvtárs a vasút-politikai főosztály vezetője, *Gáspár Sándor* elvtárs, a vasutasszakszervezet elnöke, *Németh József* MÁV vezérigazgatóhelyettes, *Bogyó Géza* elvtárs, a vasút politikai főosztály helyettes vezetője, a megyei pártbizottság, a tanács küldöttei, az igazgatóság élenjáró dolgozói és a társadalmi szervezetek képviselői. A zászlóátadási ünnepség részvevőit *Hajdú József* elvtárs, a pécsi igazgatóság vasútpolitikai osztályának vezetője üdvözölte, majd átadta a szót *Bognár Imre* elvtársnak.

„Tartsuk szem előtt a gazdaságosság kérdését“

Bognár elvtárs ünnepi beszédében értékelte a pécsi igazgatóság dolgozóinak nagyszerű munkáját, akik biztosították a szállítások zavartalan lebonyolítását, a kulturált utazás feltételeinek megteremtését, növelték a széntakarékosságot, küzdöttek a vonatok túlterheléssel történő közlekedtetéséért és fáradoztak a vasutas dolgozók szociális és kulturális igényeinek kielégítése érdekében.

— Az elvtársak jó munkájának köszönhető, hogy a menetrendszerinti közlekedésben április havában 104.77 százalékos, a széntakarékosságban 87.23 százalékos, a termelési terv teljesítésében pedig 100.34 százalékos eredményt értek el.

Bognár elvtárs az eredmények felsorolása közben megemlítette a Komló állomáson szolgálatot teljesítő *Kúti Tivadar* forgalmi szolgálattevő DISZ-brigádjának nagyszerű munkáját, akik 134 százalékos eredményt értek el a vonatok átlagos terhelésének növekedésében. Meleg szavakkal emlékezett meg *Arató Ferenc* elvtársról, a *„Szocialista Munka Hőséről“*, a pécsi fűtőház kiváló mozdonyvezetőjéről, aki az ötszázkilométeres mozgalom keretében napi 318 kilométeres teljesítményével és mintegy 10.000 tonna túlsúly továbbításával mutatott követendő példát az ország minden mozdonyvezetője számára.

A vasút politikai főosztály vezetője hangsúlyozta, hogy az eredmények mellett még sok a megoldásra váró feladat.

Erőteljesebben segítsük a mezőgazdaságot

— Pártunk III. kongresszusa behatóan foglalkozott a minőségi munka, az önköltségcsökkentés, a termelékenység kérdésével. E téren sok még a tennivaló a pécsi igazgatóság területén is. Nem elég, hogy eljuttatjuk az árukat rendeltetési helyükre, a munkában a legteljesebb mértékben szem előtt kell tartani a jövőben az önköltségcsökkentés, a gazdaságosság elvét.

Bognár Imre elvtárs nyomatékkal hívta fel a pécsi igazgatóság dolgozóinak figyelmét a mezőgazdaság segítésére, a kulturált utazás feltételeinek további biztosítására, a dolgozók szociális és kulturális igényeinek kielégítésére.

E célok elérése érdekében — mondotta — fokozni kell a politikai mozgósító munkát, tovább kell javítani a pártszervezeteknek a termelés pártellenőrzését, az eddiginél jobban kell támaszkodni az aktívákra, a dolgozók javaslataira, véleményére, bírálatára, tanácsaira és sokkal többet kell tanulni is a dolgozóktól. Igényességre, elvi szilárdságra, éberségre kell nevelni az elvtársakat.

A munka megjavítása összefügg az ellenség elleni harccal

Ezután az ünnepség részvevőinek hatalmas lelkesedése közben sor került a vasút politikai főosztály zászlajának átadására. A versenyzászlót *Tóth József* elvtárs, a pécsi vasútigazgatóság vezetője vette át, aki ígéretet tett arra, hogy minden eszközzel a kongreszszus iránymutatásai alapján, csökkenteni fogják az önköltséget. A széntakarékosság terén 3 százalékos eredményt érnek el az alkotmány ünnepéig, illetve a vasutasnapig, az ötszázas mozgalomban részvevő mozdonyok számát 5 százalékkal emelik és 180 százalékkal növelik az ötszázas mozgalomban részvevő mozdonyok futáskilométer számát. Fogadalmat tett arra is, hogy az igazgatóság dolgozói naponta 7500 tonna túlsúlyt továbbítanak.

Ezután *Gáspár Sándor* elvtárs, a vasutasszakszervezet elnöke emelkedett szólásra. Figyelmeztette az igazgatóság dolgozóit, hogy ez a zászló, amely most a párt elismeréseként a birtokukba került, további jó munkára kötelez.

— A munka további megjavításának egyik legfontosabb feltétele a fokozott éberség, az ellenség támadásainak visszaverése.

— A pécsi igazgatóság dolgozói további jó munkájukkal segítsék a nyolcszázmilliós béketábor erőnövekedését, bizonyítsák be, hogy szilárd harcosai a béke ügyének — mondotta a szakszervezet elnöke, majd ígéretet tett arra, hogy a pécsi igazgatóság dolgozóit e nagyszerű célok elérésében a vasutasszakszervezet mindenben támogatni fogja.

Sziklai József elvtárs, a baranyamegyei pártbizottság ipari és közlekedési osztályának vezetője tolmácsolta ezután a pártbizottság köszönetét a pécsi igazgatóság dolgozói számára, akik jó munkájukkal biztosították, hogy a bányák, az ipari üzemek és a mezőgazdaság dolgozói tervüket sikerrel teljesíthették.

Kovács Lajos kétszeres sztahanovista, *kiváló és érdemes vasutas* kocsimester a dombovári állomás forgalmi dolgozóinak nevében az ünnepség színhelyéről intézett versenyfelhívást Szolnok állomás dolgozóihoz a tehervonatok átlagos terhelésének növelésére, a kocsitartózkodási egységidő jobb teljesítésére.

Lenczel József elvtárs, a pécsi gócpont dolgozóinak nevében jelentette be csatlakozását a szombathelyi csomópont versenykihívásához. A forgalom, a vontatás, a pályafenntartás és a kereskedelmi szolgálat dolgozói nevében minden munkamozzanatra kiterjedő vállalást tett.

Bakó József, a pécsi pályafenntartási főnökség előmunkása a 6-os szakasz Petőfi-brigádja nevében tett munkafelajánlást.

Szanyi László elvtárs, a szombathelyi igazgatóság küldötte a szombathelyi csomópont dolgozóinak üdvözletét és lelkesítő szavait adta át a versenyzászlót nyert igazgatóság dolgozóinak.

A hozzászólások után *Németh József* elvtárs, vezérigazgatóhelyettes, *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Csanádi György* MÁV vezérigazgató elvtársak üdvözletét tolmácsolta az igazgatóságok versenyében élre került pécsi igazgatóság dolgozóinak, majd pénzjutalmat és dicsérő oklevelet osztott ki az élenjáró oklevelet osztott ki az élenjáró dolgozók között.

A felemelő ünnepség *Hajdú József* elvtárs zárszavával ért véget.

—zd—



Kovács Lajos elvtárs, kétszeres sztahanovista, kiváló és érdemes vasutas kocsimester a pécsiek versenykihívását olvassa fel.

(Németh Gyula felv.)



Németh József elvtárs, az Államvasutak vezérigazgatóhelyettese közel 100 000 forint pénzjutalmat és dicsérő oklevelet osztott ki a pécsi csomópont és terület élenjáró dolgozói között. Képünkön Németh elvtárs (háttal) pénzjutalmat ad át Arató Ferenc elvtársnak, a „Szocialista Munka Hősének“

(Németh Gyula felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Kósa József, a dombóvári fűtőház párttitkára:

Hozzáláttunk a kongresszus határozatainak végrehajtásához

Csak néhány napja, hogy befejezte tanácskozásait pártunk legfelsőbb szerve, a kongresszus. A kommunisták és egész népünk előtt soha nem állt ragyogóbb cél, mint amit most elénktárt a kongresszus: *„A szocializmus alapjainak lerakása országunkban, s ezzel együtt népünk anyagi és műveltségi színvonalának következetes emelése, valamint szakadatlan küzdelem azért, hogy szocialista építőmunkánkat békében folytathassuk."*

Nincs idő a várakozásra, már ma meg kell kezdeni a munkát, hogy a határozat mielőbb valóság legyen! Azelőtt a mi pártszervezetünk is egyegy nagy feladat előtt „felsőbb utasításra", „instrukciókra" várt. Most másképp cselekedtünk, öntevékenyen munkához láttunk.

A kongresszus anyaga nagyon sokrétű, hosszú idő kell, hogy részletesen feldolgozzuk. De legsürgősebb tennivalóinkat már látjuk. Ezeket pártvezetőségi ülésen beszéltük meg, melyre meghívtuk a fűtőház főnökét, *Ceglédi* elvtársat is. Nálunk is hiba van az önköltséggel, előfordulnak normalazítások, nem kielégítő a minőség és volt béralap-túllépés is.

A vezetőségi értekezleten a kongresszus határozatainak szellemében ezekről a kérdésekről beszéltünk és határozatokat hoztunk. A szénrakodóknál például előfordult, hogy egy-egy nap többet írtak az utalványukra, mint amennyi munkát a valóságban elvégeztek. Ehhez hasonló eset máshol is megtörtént. A *pártvezetőség javaslatára* a szakszervezet, a szakvezetők és az aktívák bevonásával megvizsgálja egyes üzemrészeknél: fedik-e a valóságot a teljesített százalékok? Ezzel egyidőben megkezdjük a felvilágosító munkát, megmagyarázzuk, hogyan függ össze az életszínvonal emelése a munka termelékenységével és az önköltség csökkentésével.

A béralap túllépéséhez az is hozzájárult, hogy egyes esetekben nem megfelelően osztottuk el a munkaerőket. Erre a kommunisták hívták fel figyelmünket. Például az egyik munkahelyen három műszakban 24-en dolgoztak, holott 18-an is el tudják végezni az ottani feladatokat. Javaslatunkra a fűtőházfőnök elvtárs hat dolgozót más munkahelyre irányított.

A pártvezetőség javaslatára intézkedett a fűtőházfőnök elvtárs, hogy minden tíz napban értékeljék a műszaki vezetők: hogyan alakult a béralap és az anyagterv. Ennek alapján az aktívákkal, valamint a kommunista műszaki vezetőkkel a pártvezetőség megvitatja a feladatokat s a tömegpolitikai munka agitációs szempontjait.

A pártvezetőségi ülést aktíva értekezlet követte. Ezen nemcsak a párt, hanem a szakszervezet és a DISZ aktívái is résztvettek. Az értekezlet bizonyítja, hogy dolgozóink készek minden erejükkel harcolni a határozatok végrehajtásáért. Ezt számos javaslat tükrözte. Feltárták, hogy éjszaka — amikor nincs munkaátvevő — a mozdonyvezetők nem minden esetben ellenőrzik az elvégzett javítások minőségét. Ebből gyakori visszatérő javítások adódnak. Ezen a következőképpen segítünk: selejtkönyvet rendszeresítünk a fűtőházban, amelyben nyilvántartjuk az elvégzett javításokat. A könyv alapján azonnal meg tudjuk állapítani az idő előtti visszatérő javításokat. Így felelősségre tudjuk vonni a javítást rosszul végzőket. Emellett fokozzuk a lakatosok és a mozdonyvezetők közötti politikai munkát a javítások minőségi elvégzésére és arra, hogy a mozdonyvezetők a saját érdekükben is csak kellően ellenőrzött gépet vegyenek át.

Az aktíváértekezleten felvetődött, hogy a dolgozók között ellenséges hírek terjednek, melyek zavarják a munkát. A kocsiműhelyben például elterjedt, hogy aki 130 százaléknál többet teljesít, a magasabb teljesítményért nem kapja meg a munkabért. Az aktívák azonnal választ kaptak. A szakmai vezetők ellenőrzik, hogy elvégezte-e a munkás gondosan kellő minőséggel feladatát. Ha elvégezte, megkapja a bért, akkor is, ha az többszáz százalék. Sőt felhívtuk a szakszervezet figyelmét: terjessze az ilyen jól dolgozók munkamódszerét, hogy minél többen követhessék példájukat.

Pártszervezetünk külön foglalkozik a DISZ-ben dolgozó kommunista fiatalokkal. Ennek eredménye, hogy fűtőházunkban az ifjúkommunisták kezdeményezték a nehézsúlyú vonatok továbbítását, s ma is a szállított túlsúly 36 százalékát a diszesek viszik. A nehézsúlyú mozgalom továbbfejlesztését ismét a fiatalokra bízzuk. De új pártmegbízatást is kapnak: szervezzenek DISZ-őrjáratokat a fűtőházban, melynek során gyűjtsék össze a gondatlanul eldobált, de még használható anyagokat, szerszámokat, csavarokat. Ellenőrizzék a mozdonyok karbantartását, a műhelyek tisztaságát. Elhatároztuk továbbá, hogy a DISZ-ben dolgozó kommunistákkal havonta egyszer megbeszélést tart a pártvezetőség.

Ezekben a napokban a pártcsoportok is fontos tanácskozásokat tartanak főleg a következő témákról: hogyan lehet csökkenteni a visszatérő javításokat? Mit tehetünk a szénmegtakarítás érdekében? Mik gátolják a több nehézsúlyú vonat továbbítását?

Pártvezetőségünk még számos terv kidolgozásán munkálkodik. Elsősorban tervet készítünk a kongresszus határozatainak feldolgozására. Javasoljuk egy újítóműhely létrehozását is, ahol kellő műszaki segítséggel kísérletezhetnének a dolgozók. A közeljövőben rendezünk egy „önköltségcsökkentési kiállítást". Itt tablókon, grafikonokon mutatjuk be az önköltségcsökkentés lehetőségeit, melyeket kidolgoznak a kommunista műszaki vezetők, aktívák és dolgozók.

A pártvezetőség tagjai 15—20 perces csoportos beszélgetéseket fognak tartani a dolgozókkal a kongresszus határozatairól, az elhangzott beszámolókról és felszólalásokról, figyelembevéve fűtőházunk sajátosságait.

Természetesen nemcsak a termelésről akarunk beszélgetni a dolgozókkal már az első napokban sem. Rákosi elvtárs beszélt például arról is, hogy *munkáshatalom* vagyunk. Ezt helyileg is megtudjuk mutatni a dolgozóknak. Fűtőházunkból négyen kerültek a politikai osztályra, hárman tanácstagok lettek, ketten a megyei pártbizottságon dolgoznak, ketten hadmérnöknek készülnek, ketten katonatisztek, az idén négyen érettségiznek a műszaki technikumban és még lehetne sorolni számos példát.

A kongresszusi verseny tapasztalatai alapján tovább szervezzük a harcot az élüzem címért. Lelkesítő példa van előttünk: igazgatóságunk elnyerte a vasút politikai főosztály kongresszusi zászlaját. Méltóak akarunk lenni az igazgatóságot ért kitüntetésre, s ezt azzal akarjuk bizonyítani, hogy mindent megteszünk az élüzem jelvény elnyeréséért.

A kongresszus hosszú időre szóló útmutatást adott. A határozatokat még feldolgozzuk majd vezetőségi üléseken, aktíváértekezleteken, pártoktatáson. De nincs idő várni. Máris megkezdtük a legfontosabb tennivalók végzését.

A vezércikk folytatása az 1. oldalról

tékű utalványozásra van szükség, más könyvelést kell bevezetni. Ez mind igaz és szükséges, de semmiképpen sem szükséges ezeknek

az adminisztratív munkáknak a túlhajtása.

Nagyfokú adminisztráció csökkentést lehet elérni, csak végig kell menni szisztematikusan minden egyes irodai munkán és csak azt kell meghagyni belőle, amire az üzemvezetésnek és a tervgazdálkodásnak feltétlenül szüksége van. Ezt a munkát a legalaposabban el kell végezni. Mindjárt azt is hozzátehetjük, hogy ezt az elbírálást nem lehet azokra bízni, akik *„írnak"*. Mert minden *„író"* a saját *„irományát"* tartja a legfontosabbnak, az elhagyhatatlannak, mert ha az elmarad, akkor *„odavész"* az egész tervgazdálkodás, *„megáll a vasút."*

Azt a szűz területet csak úgy lehet feltörni és az olcsóbb szállítás szolgálatába állítani, hogyha a vezetők a legkeményebben elszánják magukat az adminisztráció csökkentésére. Az adminisztráció csökkentésének a lehetőségei:

a) A felesleges adminisztrációt abba kell hagyni. Ennek az elbírálása nem a szolgálati főnök feladata, csak abban az esetben, ha ő maga rendelte el az adminisztrációt. De hívja fel felettes szervének figyelmét, ha nem tartja szükségesnek a felülről kért „írásművet."

b) Sok adminisztrációt le lehet egyszerűsíteni. Ennek a dolgozók is nagyon fognak örülni, mert azt egyszerűbbé és áttekinthetőbbé teszi. Erre is a szolgálati főnöknek kell javaslatot tenni.

c) Az adminisztráció formáit állandósítani, ha ez sikerül, nyomtatványok segítségével, kevés munkával elvégezhetővé tenni.

Ha az adminisztrációs költségeket csak 20 *százalékkal tudnánk leszoritani, milliókat takaríthatnánk, meg és milliókkal tehetnénk olcsóbbá a vasúti szállítást.*

A rezsiköltségeket az adminisztráción kívül még sok egyéb intézkedéssel lehetne lejebb szorítani. Kezdve a felesleges ég lámpáktól a felesleges használt telefonig, az indokolatlanul leadott hosszú távirati szövegekig, stb.

A vasúti önköltség leszorítására a fő irányelveket a KPM vasúti főosztályának kell megadnia. Ebből a célból megalakult *Németh József* vezérigazgatóhelyettes elvtárs vezetésével az önköltség csökkentését kimunkáló főbizottság. A főbizottság a vasúti szolgálat minden területének önköltségcsökkentési lehetőségeit szakemberekkel dolgoztatja fel. Ezek a munkálatok már folynak. Befejeztével valamennyi szakszolgálati ág meg fogja kapni az önköltségcsökkentés lehetőségének rájuk eső részét.

Természetes dolog, nem sokat ér az egész szakmai előkészítő munka, ha ezt nem kíséri az egész vasutasság akarata és lelkesedése. *Sikeres önköltségcsökkentésről csak akkor beszélhetünk a vasúton, ha az tömegmozgalommá vált.* Ugyanakkor az önköltségcsökkentés sikerének

előfeltétele a fegyelmezett, kemény vezetés.

Szolgálati főnökeink a legkisebbtől a legmagasabb helyig, ha nem vezetik keményen a rájuk bízott szolgálati ágat, akkor az önköltségcsökkentés csak papírmunka marad. Szolgálati főnökeink nem szeretnek keményen vezetni. Sokszor hallani lehet ezt a helytelen megállapítást: *„a szolgálati főnökök irányítása mellett."* A MÁV szolgálati főnökök nem irányítanak, hanem vezetnek, felelősen és egyszemélyükben, s önköltségcsökkentés is csak ott fog bekövetkezni, ahol a szolgálati vezető jól vezet, lelkesen támogatják ebben a törekvésében a vezetésükre bízott összes vasutas dolgozók.

A vasutas fiatalok életéből

MŰSOROS TÁNCMULATSÁGOT rendez a Keleti fűtőház DISZ-szervezete június 19-én, az ifjúmunkások részére. A fiatalok már készülnek a bálra, ahol sok-sok ötlettel, vidámsággal gazdag estét töltenek majd együtt.

A NAPOKBAN DÖNTIK EL, melyik vasúti üzem fiataljai nyerték el a DISZ központi vezetőség vándorzászlaját. A legesélyesebbek a Nyugati pályaudvar, az Északi Járműjavító, a Debreceni Járműjavító, a dombóvári fűtőház, a békéscsabai fűtőház és Várpalota állomás fiataljai, akik az eddigiek során kiváló eredményekkel mutattak példát valamennyi vasutasfiatal számára.

A MECSEK VADREGÉNYES VIDÉKÉRE kirándulnak legközelebb a pécsi igazgatóság fiataljainak meghívására a budapesti igazgatóság diszesei. A fiatalok egy napot töltenek a Mecsekben, megtekintik Pécset és kicserélik termelési tapasztalataikat is.

Az ÖNKÖLTSÉG CSÖKKENTÉSÉRE, a minőség megjavítására tettek újabb felajánlásokat a debreceni fűtőház fiataljai, megismerve a III. pártkongresszus lelkesítő határozatait.

ELŐADÓI IRODA ALAKULT a budapesti politikai osztály párt- és tömegszervezeti alosztályának ifi-csoportjánál. Az előadóiroda feladata, hogy a területi DISZ-szervezeteknél színvonalas, fiatalokat érdeklő előadások tartásával segítsék a DISZ-szervezetek munkáját.

A KONGRESSZUS IDEJÉN 160 százalékos kiváló eredményt ért el az Ercsi állomáson dolgozó Révai Sándor nyolc tagú DISZ-brigád. A fiatalok elhatározták, hogy a második negyedévi terv sikeres teljesítése érdekében továbbra is tartják eddig elért eredményüket.

SAKK ÉS ASZTALITENISZ házibajnokságot rendez VÁRPALOTA állomás DISZ-szervezete a fiatalok számára. A bajnokságban első helyezést elért ifjúmunkásokat emlékplakettal jutalmazza a DISZ-szervezet. A fiatalok egyre tartalmasabb DISZ-életéhez nagy segítséget nyujt az állomásfőnök elvtárs is.

NEMZETKÖZI hírek

SZOVJETUNIÓ

„Fejlesszük a vasutasok egyéni kertészkedését"

A vasutasok egyéni kertészkedésével foglalkozik egyik legutóbbi számában a *„Gudok"*, a szovjet vasutasok napilapja. A kérdés jelentőségét a szovjet vasutaslap azzal is hangsúlyozza, hogy vezércikkben tárgyalja a vasutasok egyéni kertészkedésének fontosságát.

Megírja a *„Gudok"*, hogy a tulai fűtőház egyik élenjáró mozdonyvezetője, *Alexandr Konstantinovics Bihner* tavaly 900 kilogramm burgonyát és 1000 kilogramm káposztát termelt 300 négyszögölnyi kertjében. Ezenkívül az összevont módszerű ültetéssel ugyanabban a veteményeskertben igen jó bab- és cukorrépatermést is elért *Bihner* elvtárs. Hasonlóan szép eredményeket ért el a fűtőház többi dolgozója is.

A lap ezután arról ír, hogy a szovjet vasutasdolgozók körében igen elterjedt a kertészkedés, minden 100 vasutasdolgozó közül legalább hetvennek saját kertje, gyümölcsöse van. Tavaly a vasutasdolgozók 3.5 millió tonna burgonyát, főzelékfélét, gyümölcsöt takarítottak be kertjeikből.

A cikk rámutat, milyen fontos tényezője a vasutasok egyéni kertészkedése annak a gazdasági feladatnak a megoldásában, amely a Szovjetunió lakosságának még bőségesebb élelmiszerellátására irányul. A közlekedés gazdasági intézményeinek és a szakszervezeti szerveknek ezért fokozottabban elő kell segíteniök a vasutasdolgozók egyéni kertészkedését. Jó példaként említi a vezércikk a krasznojarszki vasutaskultúrház vezetőségének kezdeményezését. A kultúrházban micsurinista osztályt állítottak fel, minden héten mezőgazdasági szakemberek tartanak előadást a legazdaságosabb termelési módszerekről és adnak szaktanácsokat a kertészkedő vasutasoknak.

BRIT KÖZÉP-AFRIKA

Rendkívüli állapot a rodéziai mozdonyfűtők sztrájkja miatt

A brit gyarmatokhoz tartozó *Dél-Rodéziában* a vasutak mozdonyfűtői, miután béremelési követeléseiket hosszú ideig nem teljesítették, sztrájkba léptek. A sztrájk Dél-Rodézia fővárosának, *Salisburynek* a fűtőházában kezdődött és hamarosan átterjedt a többi fűtőházra is. A vasútigazgatóság sztrájktörőket állított munkába és elbocsátással fenyegette meg azokat, akik sztrájkba lépnek. A sztrájk ennek ellenére egy nap leforgása alatt *Észak-Rodéziára is átterjedt.*

A sztrájk letörésére *rendkívüli állapotot rendeltek el* a hatóságok és letartóztatták *Taylort*, a vasúti fűtők sztrájkbizottságának elnökét, valamint *Raeburnt*, a sztrájkbizottság egyik tagját.

FRANCIAORSZÁG

Halott falvak — kihalt állomások

A *Német Demokratikus Köztársaság* vasutasainak lapja, a *„Fahrt Frei"* heti kommentárjában megdöbbentő helyzetképet közöl *Dél-Franciaországról.* „A délfranciaországi utazó elé különös kép tárul — írja a többi között a kommentár szerzője. — Előfordul, hogy 3—4 egymásmelletti falu teljesen elnéptelenedett, vagy a házak többsége üres. A községek földjei megmunkálatlanok, elgazosodtak és lassankint teljesen vadonná változnak. A parasztok családjukkal együtt a városba költöztek munkát keresni, mert földjeik jövedelméből nem tudtak megélni. Az elhagyott gazdasági udvarok száma Dél-Franciaországban már meghaladja a 47.000-et. Az elhagyott falvak vasútállomásain a személyszállító vonatok legtöbbször már meg sem állnak, teherforgalomnak pedig nyoma sincs ezeken az állomásokon. Szomorú, de jellemző kép ez a kapitalista országok mezőgazdaságáról" — fejezi be a vasutaslap kommentátora.

„Mi is a vasúthoz tartozunk"

Egy hónappal ezelőtt, május 11-én vette át üzemünket a vasút. Örömmel fogadtuk, hogy most már mi is a vasúthoz tartozunk. Dolgozóink bíztak abban, hogy az átvétellel nemcsak üzemünk neve változik *MÁV Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyártó ÜV-re*, hanem az üzem egész életére kedvező hatással lesz az új irányítás. Erre a kedvező változásra nagy szükségünk van, mert vállalatunk fennállása óta, 1952 január 1. óta mindössze hat alkalommal tudta teljesíteni havi tervét. Ezt főként az anyagellátás zavarai okozták, legtöbbször nem kaptuk meg időben a szükséges anyagokat. Sajnos ez még most is fennáll, de bízunk abban, hogy rövidesen kedvező változás következik be az anyagellátásban.

Dolgozóink a kongresszusi verseny idején és most, a kongresszus határozatainak végrehajtása során sok tanujelét adták annak, hogy fő törekvésük a terv rendszeres teljesítése, a takarékos termelés, az önköltség csökkentése, a kifogástalan minőség. A kongresszusi verseny ideje alatt állandóan 14 dolgozónk teljesítménye haladta túl a sztahanovista szintet, amire még nem volt példa az üzem fennállása óta. Olyan eredmények születtek, mint a DISZ-brigád 126, a *„Beloiannisz"* szegecselőbrigád 220, *Bernáth Ferenc* ifi, sztahanovista marós 160, a gyalusok közül *Deme Károly* 220, *Bártfai Imre* 228, *Hlavács Lajos* 228, *Céh Sándor* 267, *Benei Géza* 278, *Csiba Imre* 298 százalékos teljesítménye, valamint *Patócs József* marós 220, *Tóth János* fúrós 250 százaléka.

Üzemünk dolgozói megértették és magukévá tették pártunk és kormányunk mezőgazdasági fejlesztési programmját, hiszen igen jól ismerik a mezőgazdasági problémákat, mert 70—80 százalékuk a környékbeli mezőgazdasági dolgozókból tevődött össze. Sokan közülük már jó szakmunkások, tizen a sztahanovista címet is elnyerték. Azzal, hogy bekapcsolódtak az ipari termelésbe, erősítették a munkás-paraszt szövetséget. És továbbra is szorosabbá, gyümölcsözőbbé akarják tenni ezt a szövetséget, ezért vállalták az atkári gépállomás, valamint az adácsi *„Előre"* termelőszövetkezet patronálását.

Minden erőnkkel arra törekszünk, hogy most, amikor már mi is a vasúthoz tartozunk, a vasutasok helytállásához méltóan dolgozzunk. A pártszervezettel, a vállalat vezetőségével együttműködve ki akarjuk küszöbölni a még meglevő hiányosságokat a munkafegyelem és a technológiai fegyelem terén és félévi tervünk, valamint exporttervünk teljesítésével akarunk a vasút és a népgazdaság egyik legjobb üzemévé válni.

Glocsek Bálint
ÜB-elnök



A MÁV Gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyártó ÜV egyik üzemrésze.
(Magyar Fotó felv.)

DOLGOZÓINK *állást foglalnak*

A fegyelemért felelősek a pártszervezetek és a kommunisták is

A „*Szocialista Vasútért*"-ban megjelent vasutas fegyelemről szóló írásokkal kapcsolatban szeretném megírni véleményemet. Elsősorban *Gergely József* elvtárs cikkéhez szólok hozzá.

Gergely elvtárs fontos kérdést vetett fel és véleményével sok kérdésben egyezek. Azonban én nem tartom helyesnek, hogy „*aki elmulasztja a kötelező tiszteletadást, attól bizonyos időre meg kell vonni az egyenruhaviselés jogát*".

Ez a megoldás nem lenne nevelőhatású. Az kétségtelen, hogy ez megkönnyitené a vasutas fegyelem formális kialakítását, de *a mi célunk nem a formális, hanem az öntudatos fegyelem kialakítása.* Ezt pedig nem rendeletekkel, adminisztratív intézkedésekkel kell megvalósitani. A magam részéről a fokozottabb oktatás modszerét javasolom. Ilyenirányú javaslata jelent meg *Budavári László* elvtársnak is, akivel én teljes egészében egyetértek.

Szeretném még kiegészíteni *Müller Nándorné* budapesti lakos hozzászólását. „Ó a vasutas kofák"-ról írt. Ilyen jelenségekkel gyakorta találkozunk a hatvani piacon is. Ebben hibásnak találom az illetékes ellenőr elvtársakat, akik látják ezt, tudnak róla és mégis elnézik, hogy a vasutasok egyenruháját ily módon lejárassák. Kis dolgok ezek látszólag, de *az ilyen kis dolgok tömegesen feltétlenül lazítják a fegyelmet.*

Az alaki fegyelem megszilárditása érdekében a következőket javasolnám: *aki elmulasztja a kötelező tiszteletadást, azt vonjuk ki egy napi szolgálatból és ezidő alatt egésznapos oktatásban venne részt az alaki fegyelemről.* Az oktatási idő után pedig tartson 5 perces beszámolót a vasutas fegyelem kérdéséről.

E módszer eredményességét azonban csak az biztosíthatja, ha az állomásfőnök, az oktatótiszt és természetesen a párt- és szakszervezet is kellő súllyal foglalkozik a fegyelemsértőkkel.

Befejezésül bírálni szeretném a „*Szocialista Vasútért*" szerkesztőségét. Ügy gondolom, hogy a lap még többet tehetett volna a vasutas fegyelem kérdésében, ha nemcsak azt veti fel, hogy fegyelmezetlenség van, hanem kutatta volna az okát annak is: *mi okozta a fegyelemlazulást.* Helyes lett volna felvetni a pártszervezetek és a kommunisták felelősségét is. Véleményem szerint az új felvételesek közötti nevelőmunkánk nem tartott lépést a feladatokkal. Sok helyen és sok esetben a pártszervezet megelégedett azzal, hogy majd a szakvezetők végzik a nevelőmunkát. Ez a nézet hibás. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy vasutas pártszervezeteink a nevelést nem hagyhatják az oktatótisztek egyéni feladatául, feltétlenül foglalkozniok kell a vasutas fegyelem megszilárdításának kérdésével.

Szűcs Ferenc
vonatfékező, Hatvan

Hozzászólás a bérfegyelem kérdéséhez

A III. pártkongresszus mélyrehatóan foglalkozott a bérfegyelem kérdésével. Nem véletlen ez. A bérfegyelem megszilárdítása ma minden dolgozót érintő közös probléma, mely szorosan összefügg előrehaladásunkkal, életszínvonalunk emelésével. A „*Szocialista Vasútért*" legutóbbi vezércikke feltárt néhány ezzel öszefüggő hibát. Ezeket szeretném kiegészíteni.

A debreceni igazgatóság területén márciusban és áprilisban több mint másfélmillió forinttal lépték túl a béralapot. Ebből az összegből soksok forint a lazaságok és bércsalások miatt került kifizetésre. A nyíregyházi fűtőházban például nagy összeget fizettek ki olyan javításokért, amelyek a valóságban meg sem történtek. Több esetben előfordult, hogy a fiókműhely dolgozói azokon a mozdonyokon és motorkocsikon végeztek „*javításokat*", amelyek a munkautalványokon feltüntetett időpontban — *úton voltak!*

Igen gyakran előfordul az is, hogy a vonatvezetők a mozdonymenetigazolványokba hamis adatokat írnak, így akarva magasabb keresethez, több szénprémiumhoz jutni. A téglás-kismicskei anyagvonatnál például a vonatvezető a mozdonyigazolványon a tolatási órákat — a valóságtól eltérően — napi 8—9 órával felemelte.

A vonatkísérő személyzetnél is sűrűn találkozunk hasonló esetekkel, mint legutóbb Debrecenben és Nyíregyházán történt.

Lazítja a bérfegyelmet a sok esetben indokolatlan túlóráztatás is: például túlórában végeznek el olyan munkát, melyet jobb szervezéssel elkerülhetnének. Szinte általános szokássá vált, hogy a minisztérium által kért „sürgős" jelentéseket, kimutatásokat csak túlórában készítik el. A szakosztályoknak vigyázni kell arra, hogy ne adjanak alkalmat a túlórák felszámítására.

Sok esetben okoz felesleges pénzkiadást a nemtörődömség. A MÁV Debreceni Vasútépítő Vállalat újfehértói építésvezetőségének szálláshelyén például mintegy 130 ágy van, amelyet hónapok óta nem vesznek igénybe. De a vállalat ezzel nem sokat törődik, pedig minden ágy után havi 35 forint díjat fizet. Ezt az összeget meg lehetne takarítani.

A bérfegyelem megszilárdítása valamennyiünk ügye, de különösen sokat kell itt tenniök a párt- és szakszervezeti funkcionáriusoknak. A jövőben többet kell foglalkozniok a bérfegyelem kérdésével, meg kell magyarázniok a dolgozóknak, hogy minden megtakarított fillér jólétüket emeli, a jogtalanul kifizetett bérek viszont a kormányprogramm megvalósítását, a dolgozó emberről való gondoskodást akadályozzák.

Badacsonyi István
a debreceni területi bizottság munkatársa

Vasutások a mezőgazdaságért

Amikor a *Szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV* dolgozói elolvasták *Rákosi* elvtárs kongresszusi zárobeszédét, amely a többi között a mezőgazdaság megsegítésére hívta fel a munkásságot, elhatározták, hogy ismét támogatást nyujtanak a csongrádmegyei *Batida* és *Óföldeák* gépállomásának. A Felépítményi Vasanyagjavító dolgozói a télen már hónapokon keresztül igen eredményesen patronálták ezt a két gépállomást. Most arra kötöttek velük szerződést, hogy *június 1-től kezdve a nyári gépjavításokhoz is segítséget nyujtanak.* Az üzem pártszervezete a politikai munkában, az üzemi bizottság pedig a munkaverseny szervezésében is segíti a gépállomás dolgozóit.

A *Debreceni Vasútépítő ÜV* a tél és a tavasz folyamán a debrecenkörnyéki termelőszövetkezeteknek és állami gazdaságoknak nyujtott segítséget.

A nyári mezőgazdasági munkák során *öt termelőszövetkezetet és két állami gazdaságot patronál a Debreceni Vasútépítő ÜV.* A püspökladányi *Petőfi* tsz-nek 500 férőhelyes juhaklot, 25 férőhelyes sertésfiaztatót, a nádudvari *Táncsics* tsz-nek 300 férőhelyes süldőistállót, 300 férőhelyes juhaklot, 50 férőhelyes tehénistállót és 30 férőhelyes lóistállót terveznek. A kabai *Dózsa* tsz-nek rizsföld beszintezésével nyujtanak segítséget. A hajdúnánási *Haladás* tsz részére elkészítik egy 40 férőhelyes juhakol, 60 férőhelyes sertésfiaztató, 50 férőhelyes tehénistálló és 30 férőhelyes lóistálló terveit.

A jármi *Sztahanov* tsz 10 vagon befogadóképességű raktárának, 10 férőhelyes tehén-, 6 férőhelyes lóistállójának és egy lakóház terveit ugyancsak ők készítik el.

Termelési értekezleten Rákos-állomáson

Rákos-állomás „*Béke*"-*brigádjának* a napokban megtartott termelési értekezlete ünnepélyesen kezdődött: *B. Varga* elvtárs, üzemi bizottsági elnök átadta az üzemi bizottság vándorzászlaját a májusi brigádversenyben győztes „Béke"-brigádnak.

Az elmult hónap munkájáról *Borlai* állomásfőnök elvtárs számolt be. Elmondotta, hogy májusban mennyiségileg nem ért el kiemelkdő eredményeket az állomás, de *a munka minősége megjavult.* Itt is vannak azonban még hibák. Hiba például, hogy amíg a téli erős forgalom alatt a gurításnál az egy kocsira eső baleseti kárösszeg 16 fillér volt, most a jelentősen kisebb forgalom mellett még mindig 11 fillér a kár átlaga. Felhívta a dolgozók figyelmét, hogy *megkezdődött a nyári forgalom,*

megindulnak az elöszállítások,

a munkát ennek megfelelően nagyobb figyelemmel kell végezni, hogy a baleseteket teljesen kiküszöböljék, csökkentsék az önköltséget és hiánytalanul teljesítsék a félévi tervet. A májusi eredmények részletes ismertetésénél közölte, hogy *a menetrendszerinti vonatindítást* az állomás az eddigi 65—70 százalékkal szemben 120 százalékra teljesítette. Ebben nagy része van a „*Béke*"-*brigádnak*, amely 165 százalékos eredményt ért el.

Az előző termelési értekezlet határozatainak végrehajtásáról beszámolva bejelentette, hogy *az esőköpenyek kiosztása megkezdődött és a többi határozat is végrehajtást nyert.*

Az új sztahanovistákra vonatkozó javaslatot terjesztették ezután elő. A dolgozók megvitatták a sztahanovista kitüntetésre előterjesztettek érdemeit és *18 dolgozónak szavazták meg a sztahanovista címet.*

Szemők kocsimester elvtárs, a „*Béke*"-*brigád* vezetője, dolgozótársai nevében megköszönte a vándorzászlót és valamennyiök nevében ígérte: a jövőben is úgy fognak dolgozni, hogy az állomás hiány nélkül teljesíthesse, sőt *túlteljesíthesse félévi tervét,* majd pedig az alkotmány ünnepére és a vasutasnapra újabb kiemelkedő eredményeket érjen el.

Horváth távirász elvtárs kifogásolta, hogy Rákos-állomás új telefonközpontját még mindig nem helyezték üzembe. Sürgős intézkedést kért, mert az állomás telefonhálózata jelenleg igen rossz. *Kovács* sarus elvtárs szóvátette, hogy *sok a félregurult kocsi.* Kérte a váltókezelőket, hogy munkájukat nagyobb figyelemmel végezzék. *Szántó* főnökhelyettes elvtárs arra hívta fel a dolgozók figyelmét, hogy a hatvani csomóponttal folytatott párosverseny a kongresszusi versennyel nem ért véget. Továbbra is úgy dolgozzanak, hogy megelőzhessék versenytársukat.

Hogyan segíti a pakura felhasználása a szállítási feladatok elvégzését

Kevés olyan újítás született a vasúton, amelynek annyi védelmezője és annyi ellenzője akadt, mint a pakurás tőzeges szénkeverék alkalmazásának. Hazánkban számos mozdonyvezető és fűtő, akik rendszeresen alkalmazzák ezt a keveréket, meggyőződött arról, hogy helyes tüzelési technika mellett a pakurás szénkeverék mozdony kazánjában jól és gazdaságosan eltüzelhető. Ezt bizonyítják *Hevesi Tóth István, Várszegi György, Rónai István* mozdonyvezetők, a Hámán Kató fűtőház dolgozói is. Szép eredményekről számolhat be a pakurás keverék felhasználásával kapcsolatban a kecskeméti, kiskunhalasi, bajai fűtőház személyzete is.

A pakurás szénkeverék felhasználásának azonban sok ellenzője is akad. Több mozdonyvezető és fűtő olyan időszakban ismerte meg ezt a keveréket, amikor annak minősége valóban gyenge volt és a rosszul elkészített lepényes állományú fűtőanyagot lapáttal kellett szétdarabolni, hogy eltüzelhető legyen.

Honnan eredtek ezek a hibák? A pakurás fűtőanyag keverését télen, 20—30 fokos hidegek idején kezdték meg Zalaegerszegen. Az őszi esőzések miatt a tőzeget nedves állapotban keverték be. Többször előfordult az is, hogy nem a kikísérletezett pusztavámi szenet, hanem rheo-palát kevertek a fűtőanyagba. Ismeretes, hogy a pakurát a zalaegerszegi „pakura tóból" nyerik úgy, hogy a tavat előzetesen gőzzel felmelegitik és ezáltal a szilárd szerkezetű pakura felolvad és cseppfolyóssá válik. Sok meglepetést okozott a pakura-tó. A kísérleteknél a pakura víztartalma elenyésző, mindössze 1—2 százalék volt, a bekeverésnél azonban kiderült, hogy a tóból nyert olaj víztartalma 25—30 százalék. Ezek a hibák azt okozták, hogy az új fűtőanyag kalóriaértéke sok esetben 6000-re csökkent.

Sok jogos panasz hangzott el mozdonyvezetőink és fűtőink részéről, akik azt kifogásolták, hogy a pakura ragad, lepényesedik. Ennek oka az, hogy a gyöngébb keverésű pakurás keverék nem birja a hosszú szállítást, összerázódik — lepényes lesz.

A vasút vezetői felismerték ezeket a hibákat és újfajta speciális gépeket szerkesztettek, melyek tökéletessé teszik a fűtőanyag keverését. Tudományosan kidolgozták a fűtőanyag összetételét is. Az Északi Jármű javító ÜV dolgozói három újfajta keverőgépet készítettek. Az új gépeket már üzembehelyezték Zalaegerszegen, a „*pakura-tó*" partján.

A jóminőségű fűtőanyag előállítását nagy mértékben elősegíti a nyári időjárás is. A nap melege szárítja a tőzeget, ezáltal a tőzeg több értékes olajat tud magábaszívni. A zalaegerszegi pakura-üzem egyre több és egyre jobbminőségű fűtőanyagot állit elő. Most már naponta ezer tonna pakurás keveréket készítenek, ami igen komoly mennyiség a vasút szénellátása szempontjából.

A tőzeges pakurás keverékhez 0—40 milliméter nagyságú szenet adnak. Az így elkészített keverék jól lapátolható és nem ragad. Előírás szerint 4200 kalória fűtőértéke van a pakurás keveréknek. Ezt az eredményt még nem érték el, mert most még téli szállítású tőzeget dolgoznak fel, ami még nedves a téli hótól. A most készített keverék kalória értéke mintegy 3500 kalória.

Mozdonyvezetőink és fűtőink alkalmazzák bátran, egyre szélesebb körben a pakurás szénkeveréket! Ennek a keveréknek egyenértéke úgy van megállapítva, hogy helyes tüzelési technika alkalmazásával az eddiginél magasabb szénprémiumot kap a mozdonyszemélyzet. Kövessük azoknak a mozdonyvezetőknek és fűtőknek példáját, akik a téli zord időjárás idején is bátran alkalmazták a pakurás szénkeveréket. Ők mutattak rá a keverék előnyeire és hibáira, ők segítettek, hogy a magyar vasuton meghonosodjék az új fűtőanyag.

Tanév vége a vasutas nevelőintézetekben



Senki sem jön zavarba, valamennyi apróság jelentkezik felelésre.

(Kovács Géza felv.)

A tanév vége rohamosan közeledik, nem kis gondot, de sok örömet is hozva a tanulóifjúságnak. A tanévvégi izgalmak, gondok alól természetesen nem kivételek a vasutasgyerekek sem, még az az 1032 fiú és leány sem, aki a békéscsabai, kőszegi, szegedi és kaposvári vasutasnevelőintézetekben készül az életre. Az intézetekben otthonra talált gyermekek gondtalanul, nyugodtan tanulhatnak. Az évvégi eredményeket nézve, látjuk, hogy az általánosiskolák tanulói között igen jó a vasutas nevelőintézetek növendékeinek tanulmányi színvonala. A békéscsabai 3. számú iskolában az 5/c osztály, a „*vasutasosztály*" színvonala a legmagasabb, ebben az osztályban volt a legkevesebb hiányzás, itt a legnagyobb a tisztaság, a fegyelem és az osztálynak nem kis része van abban, hogy az iskola háromszor egymásután elnyerte a Rákosi Mátyás tanulmányi vándorzászlót.

A vizsga előtti napok kissé átforrósodott hangulatban csaknem egy napot töltöttünk a békéscsabai nevelőintézetben, 44 tizenegyéves fiú között s ha csak ennek az egy napnak az eseményeit akarnánk kiragadni az intézet életéből, akkor is jónéhány hasábot kellene telerónunk. Inkább csak néhány mozaikszerű képet választunk ki.

★

A Kőrös-csatorna partján. Békéscsaba legszebb részén áll az intézet épülete. A kertes, tágas villa csak úgy ragyog a tisztaságtól. A tanulóterem fiókjaiban katonás rendben a könyvek, írószerek, a hálótermek szekrényeiben tisztán, frissenvasaltan sorakoznak a téli és nyári egyenruhák. Érdekessége az egyenruháknak, hogy vállapjaik azt is elárulják, milyen tanuló az egyenruha gazdája. A kitűnő és jeles tanulók három, a jó rendűek kettő, a közepesek egy ezüstcsíkot kapnak. Bizony akad az intézet növendékei között — egy-kettő — akinek egy csíkja sincs.

Ki szeretne vasutas lenni közületek, pajtások? — kérdeztük a tanulószobában és egyszerre csaknem valamennyi kéz a levegőbe lendült. De így volt ez az előző évfolyamoknál is. Azok közül, akik tavaly végezték a nyolcadik osztályt, az idén már huszonhatan tanultak a szegedi vasútforgalmi technikumban. Az intézetben a szakkörök munkáján keresztül a pajtások megismerik és megszeretik a vasutat. Például a fizikaszakkörben vasúti távírókészüléket készítettek, időnként élenjáró vasutasdolgozók, sztahanovisták ismertetik a növendékekkel a vasuti szolgálat egy-egy ágát, külön vasútrádiószakkörük van, időnként tanulmányi kirándulást tesznek állomásokon, fűtőházakban.

★

Nagy várakozás előzi meg a vizsgát, annyival is inkább, mert utána többnapos „*országjárásra*" utaznak *Egerbe, Szilvásváradra, Szarvaskőre.* És ha már izgalomteli várakozásról van szó, ne feledkezzünk meg arról sem, milyen lelkesen készülnek a János vitéz tanévzáró előadására. A főszereplők: *Both Dani* és *Szentirmai Laci* izgalomteli lelkesedésében osztozik a zene- és énekkar is, pedig tagjai már nem egy sikerre tekinthetnek vissza. A város legjobb úttörő zene- és énekkara az intézet növendékeiből alakult, 18 pajtás hegedül, 12 zongorázik, az intézet furulyazenekara szokta felköszönteni a város üzemeinek élenjáró dolgozóit.

★

A „kis vasutasok" határozottan népszerűek Békéscsabán. Szeretettel néznek utánuk, amikor fegyelmezetten, vidám énekszóval végig vonulnak a város utcáin iskolába, kultúrelőadásra, vagy mozibamenet. Be kell vallanunk, az volt az érzésünk, hogy ezek a 11 éves fiúk már ismerik annyira az egyenruha becsületét, a vasutasfegyelmet, sőt talán némely vonatkozásban jobban is, mint az „öreg" vasutasok. Büszkék is erre a békéscsabai vasutasdolgozók — hiszen egy kicsit valamennyien a saját fiúknak tekintik az intézet árva és félárva növendékeit — de büszke rájuk *Kovács Gyula* elvtárs, az intézet igazgatója és *Nacsa Sándor* elvtárs, nevelő is. A vasutaspajtások pedig hálásak a szeretetért, a gondoskodásért. Ezt bizonyítja a szép eredménnyel záruló tanév.



A modellező kör egyik csoportja munkában.

(Kovács Géza felv.)

A Tatabányai Szénbányászati Tröszt igazgatójának elismerő levele a vasutasdolgozókhoz

A tatabányai és oroszlányi bányászok a Munka Vörös Zászló Rendje s a minisztertanács és a SZOT vándorzászlaja mellé megszerezték a nagy kitüntetést: a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének kongresszusi zászlaját.

Ebből az alkalomból a szénbányászati tröszt igazgatója, Gál István elvtárs az alábbi levelet küldte *Bebrits* elvtárshoz:

„Abból az alkalomból, hogy a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusának elnöksége a Központi Vezetőség egyik versenyzászlajának odaítélésével a legmagasabb elismerésben és kitüntetésben részesítette a Tatabányai Szénbányászati Tröszt, kötelességemnek tartom, hogy a tröszt vezetősége és valamennyi dolgozója nevében őszinte köszönetemet fejezzem ki azért a messzemenő támogatásért, amellyel a miniszter elvtárs vezetése alatt álló minisztérium vasutas dolgozói eredményeink és sikereink kivívásához hozzásegítettek. Különösen éreztük ezt a támogatást a szokatlanul kemény téli hónapok alatt, amikor — az indokoltan fennállott közlekedési nehézségek ellenére is — olyan vagonellátásban és a vasuti személyzet részéről olyan elvtársi szolgálatkészségben részesültünk, hogy szállítási kötelezettségeinknek maradéktalanul eleget tudtunk tenni.

A Tatabányai Szénbányászati Tröszt vezetősége és összes dolgozója ebben a szocialista együttműködésnek és segítőkészségnek követendő jo példáját látják és meggyőződésük, hogy ha további közös munkájukat a kongresszus határozatainak szellemében folytatják, újabb és még nagyobb eredményekkel fogják népgazdaságunk fejlődését és dolgozó népünk jólétét gazdagítani.

Megkérem miniszter elvtársat, hogy elvtársi köszönetünket a vezetése alatt álló minisztérium és a MÁV illetékes dolgozói felé továbbítani szíveskedjék. Jó szerencsét!"

A *Tatabányai Tröszt* dolgozóinak elismerése lelkesítse valamennyi vasutasdolgozót további jó munkára, még szorosabb együttműködésre a hősies munkát végző bányász elvtársakkal.

Versenyzászlóval jutalmazták a MÁV Statisztikai Hivatal legjobb dolgozóit

A vasúti hivatalok dolgozói is nagy lelkesedéssel vettek részt a kongresszusi versenyben. A *MÁV Statisztikai Hivatalnál* verseny folyt az osztályok, a munkacsoportok és az egyéni dolgozók között.

„A legjobb osztály" címét az I. osztály nyerte el, mert a kongresszusi műszakra eső statisztikai határidőket *két nappal megrövidítette. „A legjobb csoport"* címet a *gépfenntartó csoport* kapta. A kongresszusi héten a rendes napi munkán felül a csoport négy darab kontroll-gépet határidő előtt üzembe helyezett. *„A legjobb dolgozó"* címet *Egervári Magda*, a II. osztály dolgozója nyerte el. A kongresszusi műszak alatt 248 százalékos teljesítményt nyujtott.

A versenynyertes osztályokat vándorzászlóval jutalmazták.

Levelezőink írják

A csanádi váltóőrök panasza

Csanád-állomáson a váltóőrök már egy éve kérik, hogy a váltóőri lakásokba vezessék be a villanyt. Az illetékesek meg is igérték, de igéretüket még mindig nem váltották valóra. Pedig a bekötés helye csak 10 méternyire van a lakásoktól.

Miért nem gyúlhat ki a villanyfény a váltóőri lakásokban? — kérdezzük az illetékesektől. Mi is szeretnénk családunkkal szép, világos otthonban élni.

Csanád-állomás dolgozóinak nevében:

Dinnyes Mihály,
üzemi bizottsági elnök

Legfőbb érték — a bürokrácia?

Nagy volt az örömünk, amikor 1950-ben — a dolgozó emberről való gondoskodásként — megnyilt Miskolcon a MÁV orvosi rendelőintézet. Nagy könnyebbséget jelentett, különösen a vidékről bejáró betegeknek, hogy nem kellett többé Budapestre utazni. A miskolci góc dolgozói rendkívül hálásak voltak ezért és eleinte szivesen nézték el a hibákat, gondolva, hogy azok csak a kezdet nehézségei és később majd megszünnek. Sajnos, ez a reményük nem vált valóra.

Ime egy példa:

Egyik nyugdíjas pályamester elvtársunkat június 1-én *agyvérzés gyanújával* küldte a rendelőintézetbe kezelőorvosa. A másnapi rendelésen, délután 4 órakor közölték a beteggel, hogy *aznap már nem adhatnak neki sorszámot, mert elfogyott.* Az öreg nyugdíjas *hazament Hejőcsabára.* Harmadnap délután 4 órakor ismét jelentkezett sorszámért. Meg is kapta a hármas számot. Hat óra tájban, amikor már rá került volna a sor, az asszisztensnő szólt neki, hogy *menjen haza, mert a rendelés 6 óráig tart és a hármas szám nem esik bele a rendelési időbe.* Idős elvtársunk *ismét hazavánszorgott Hejőcsabára.* Negyedikén már reggel nyolc órakor sort fogott a belgyógyászaton, meg is kapta a kettes sorszámot. És várt türelmesen. Amikor sorra került, az asszisztensnő közölte vele: *nyugdíjasokat délelőtt nem fogadnak, jöjjön délután.*

Itt a történeti hűség kedvéért meg kell jegyezni, hogy a 8 órás rendelésen nyugdíjasunkkal együtt *mindössze négy beteg jelentkezett.* Vajjon, az orvos nem tudta volna mind a négyet megvizsgálni, még akkor is, ha a nyugdíjas megvizsgálása esetleg *„szabályellenes?"* Vagy ez csak az asszisztensnő *„intézkedése"* volt? Nem tudjuk. *Mindenesetre az öreg, beteg nyugdíjas ismét orvosi segítség nélkül, most már a két nap előttinél rosszabb állapotban került haza Hejőcsabára.*

Nem folytatom, azt hiszem ebből ennyi is elég. Csak annyit még, hogy amikor a miskolci rendelőintézet egészségügyi dolgozói ilyen *lélektelenül, bürokratikusan* értelmezik az emberről való gondoskodást, jusson eszükbe: egyszer ők is nyugdíjasok, esetleg betegek lesznek. És mit szólnának akkor, ha velük is így bánnának?

Egy tényleges, aki egykor majd nyugdíjas lesz:

Lehóczki József,
levelező, miskolci igazgatóság

Látogatás a balatonboglári vasutasüdülőben

BALATONBOGLÁR... Virágdíszbe öltözött állomás, szemet-szivet üditő tisztaság. A vasutasüdülőhöz vezető úton terebélyes fák hajlonganak, a levegőt át- meg átjárja az akácvi..g mézes illata. A vasuti kanyarban meredek hegy ágaskodik, a karcsú fenyők gyantájának „ízét" enyhe szellő sodorja a szembenlévő vasutasüdülőbe, ahol keveredik az akác, a virágok és a Balaton felől áramló friss levegő tüdőt tágító ózonával.



Borbás Gizella, Bartha Katalin és a többiek vidáman napoznak a csónakban... (Kovács G. felv.)

A tágas parkban megbújó, frissen festett, tavaly óta szinte újjászületett épületek csendesen álldogálnak, hallgatják a madarak csivitelését A „tengerparton" azonban már a vidámság ütött tanyát. Az idősebbek az aranyosan tűző napsugárral „kötnek ismeretséget" — napoznak. A Balaton fodrai között a fiatalok kergetőznek. fröcskölnek, örülnek a szabadságnak, a magyar tenger megannyi kedveskedésének.

Valamennyien vasutasok, az ország különböző helyeiről, a legváltozatosabb munkakörökből. Az egyik pályamunkás, a másik forgalmista, a harmadik műszaki, a negyedik... nehéz lenne valamennyi munkaterületet felsorolni. *Borbás* Gizella Rákosrendező szertárfőnökségében teljesít szolgálatot. *Bartha* Katalin a Debreceni Vasútépítő ÜV dolgozója. *Torma* László feleségével együtt Győrből jött. *Körmendi* József a Debreceni Járműjavítóban végzi munkáját. Közel százan töltik itt jólmegérdemelt pihenőjüket, kitűnő ellátásban, állandóan érezve a munkáshatalom gondoskodását.

— *Életem első nyaralása* — közli boldogan a 18 éves *Borbás* Gizella. — *És ahogy látom* — teszi hozzá — *életem leggondtalanabb, legboldogabb két hete lesz.*

— *Kár, hogy nem egy évig tart* — szól közbe *Bartha* Katalin. S ahogy később kiderül, nem lehet csodálkoznunk *„panaszán"*. A napok gyorsan telnek napozás, úszás, labdázás, asztaliteniszezés, olvasás és tegyük hozzá — tánc közben. Mert minden este táncolnak a fiatalok, öregek. (Kár, hogy a lemezek kicsit régiek — mondják egyesek. Ez a második „panasz" amiről hallunk.)

A napokban színházban voltak — az *Állami Faluszínház* előadásában látták a *Tartuffe*-t. Másnap kirándultak Badacsonyba. Egyesek a *„kéknyelű"*-vel akartak közeli „ismeretségbe" kerülni, de volt akiket más, egy kedves legenda vonzott: a Badacsony oldalán gyönyörű rózsató virít. A legenda szerint az a fiatal pár, amelyik szembe ül a rózsával, háttal a Balatonnak — és egymásra gondolnak — még az évben házastársak lesznek... Igaz-e, nem-e? Ezen nem vitatkoznak. De mindenesetre azért van aki kipróbálja...

Egyszóval vidám az élet, kitűnő az ellátás, mindenki szeretettel beszél a kultúrfelelősről, a szakácsról, a gondnokról és az üdülő valamennyi dolgozójáról; akik szívvel-lélekkel igyekeznek mind feledhetetlenebbé tenni a balaton melletti két hetet.

Végezetül tolmácsoljuk az üdülők néhány kívánságát: több nyugágyra volna szükség, a könyvtárban még kevés az új magyar irodalom, hiányzik a csónak, nem kapni „Szocialista Vasutért" újságot, melyből megtudhatnák — mi ujság otthon? Tegyük még hozzá nem a nyaralók, hanem az otthonmaradottak kérését: szükség lenne a meglévő mellett olyan vasutasüdülőre is, ahol családostól, gyerekekkel lehetne nyaralni — mert jelenleg ez a körülmény tart vissza sok dolgozót az üdülőtől.

Bízunk abban, hogy ezek a kérések is meghallgatásra találnak a vasutasszakszervezetnél.

Női tornász háziverseny

A Központi Hivatalok Lokomotív SK és a *Vasúti Főosztály Lokomotív SK* nőitornász háziversenyt rendezett. A bemutatott tornagyakorlatok jól sikerültek. *A felnőtt eredmények* a következők: 1. *Major* Miklósné (Központi Hivatalok Lokomotív SK) 37.6 pont. 2. *Kokes* Ildikó (Vasúti Főosztály Lokomotív SK) 35.3 pont. *Ifjúsági eredmények:* 1. *Tóth* Mária (Központi Hivatalok Lokomotív SK) 31 pont. 2. *Kecskés* Piroska (Központi Hivatalok Lokomotív SK) 34.7 pont.

Amilyen jól sikerült a verseny sportrésze, olyan rossz volt a rendezés A lanyha szervezés és a propaganda hiánya miatt a versenyt mindössze 10—15 „bennfentes" nézte végig.

SZILÁGYI SÁNDOR levelező

Megnyilt a rómaiparti vasutasüdülő és sporttelep

Szombaton délután megnyilt a vasúti főosztály és a BVKH közös rómaiparti üdülő- és sporttelepe. A szépen rendbehozott és sporteszközökkel bőven ellátott telepen a vasutasdolgozók kellemesen tölthetik szabadidejüket.

FÉLTÉKENYSÉG

Turi András elbeszélése

Baj mindenhol akad, még ott is, ahol látszólag minden a legnagyobb rendben megy. Mert, hogy Kerekeséknél rendben mennek a dolgok, azt mindenki tudja a környéken. Csöndesen élnek, gyerekük nincs. Volt ugyan egy kislányuk, de tíz esztendeje meghalt. Öt éve laknak a nagy bérházban és öt év alatt egyszer sem veszekedtek. Pedig Moronyákné, a közvetlen szomszédjuk ugyancsak nyitva tartja a fülét minden rezdülésre. Néha elmennek moziba, olykor színházba. De többnyire otthon ülnek, rádió mellett, az ember olvas, az asszony kötöget, egyszóval boldogok. Illetve azok voltak, egészen addig a napig... No, de ne vágjunk a dolgok elébe.

Erzsi jól emlékszik arra a szerdai napra. Jól emlékszik, amikor először ébredt fel benne a szörnyű érzés. Hat hete éppen, hogy János később jött haza a szokásosnál. Először csak csodálkozott. Mióta a férfi lekerült a mozdonyról a szeme miatt és a fűtőházban dolgozik, csak hétfőn, meg pénteken szokott elmaradni. Az egyik délután szemináriumban van, a másikon békebizottsági értekezleten. Ha váratlanul mégis közbejönne valami, mindig áttelefonál Szabóékhoz, hogy értesítsék a feleségét. Ezen a napon azonban nem telefonált, mégis tíz óra után jött meg.

— Hol voltál? — kérdezte az asszony. Még mindig sápadt volt. Órákon át kinlódott, mi történhetett az emberével. Talán a villamos ütötte el vagy autó alá került... Szinte látta, mint viszi a mentőkocsi szivet tépő szirénázással.



Nézte a szemét és egyszerre ellágyult...

— No, — topogott a férfi, s tekintete megült az asszony elkinzott arcán. — Valami bajod van?

Erzsi hangja remegett.

— Hol voltál?

A férfi vállat vont.

— Dolgom akadt.

Miért nem telefonáltál?

— Elfelejtettem.

Ennyit mondott csak s az ebédjét kérte. Az asszony megkönnyebbült. Szembe ült az emberével s figyelte amint eszik. Néha közel hajolt hozzá, magába szívta leheletét. Nem érzett rajta borszagot. Csodálkozott volna, hiszen 14 éve, amióta együtt élnek, egyszer sem látta italosnak. Dehát akkor hol maradhatott el?

A kérdés égette, marta a torkát. És egyszerre belevágott a borzasztó gyanú: asszony miatt maradt el.

A szive szinte megállt egy pillanatra. Igen. asszonnyal volt bizonyosan. Szája reszketni kezdett. Erre sohasem gondolt.

Ugy nézte az urát, mintha először látná. Nézte. amint a főzeléket kanalazza. amint elgondolkodva bámul maga elé, sovány arcán táncot jár a fény és árnyék. Nézte a szemét, szelíd és becsületes szemét és egyszerre ellágyult. Nem, az ő embere nem tehet ilyet. Beszélni kellene, akármiről. De hang nem jött a szájára.

Aznap éjjel sokáig nem aludt el. Nyitott szemmel feküdt s hallgatta az ura lélegzését. Aztán felkönyökölt és az ablakon belopakodó szürke fényben a férfi arcát nézte. A szeretet és megbánás mcleg hullámával hirtelen föléje hajolt és megcsókolta a halántékát. Ezután aludt csak el.

Hanem a késönjárások megismétlődtek. És egyre sűrűbbek lettek. Velük nőtt a férfi mo-



János egy magas pad mögött állt...

gorva szótlansága. Mintha nehezére esnék minden szó, amit az asszonnyal kell váltania.

Erzsi most már bizonyos, teljesen bizonyos volt, hogy másik nő lépett János életébe. Irtózatosan szenvedett. Gyötrődve és némán. Szólni nem mert, a kitöréshez nem volt ereje. Csak gyűlt benne a fájdalom, a keserűség, mint egy végtelen tó.

Persze, hiszen neki gyereke sincs. És biztosan az ő hibájából. Pedig olvasta valahol, hogy a legtöbb férfit a gyerek kapcsolja eltéphetetlen lánccal az asszonyához.

Egy napon aztán nem birta tovább. Este 8 óráig várta emberét a magános lakásban, akkor kabátot kapott és kiment az állomásra. Jól ismerte az utat a sinpárok közt a fűtőház felé. Sokszor volt már itt, egy időben maga hozta ki az ebédet nap-nap után. A bejárati kapu előtt két férfi állt, az egyiket jól ismerte. Szili István volt, régi mozdonyvezető.

— Nocsak, meglepetés? — tréfálkozott, hogy megismerte az asszonyt. — Régen láttuk errefelé.

— Az uram... — kezdte és érezte, hogy hangja megcsuklik.

— Benn van.

— Bent van?!

— Fogja csak fülön!

Mintha rettenetes súlytól szabadult volna meg. Már fordult, de Szili csak biztatta:

— No... hiszen ismeri a járást.

Lassan ment végig a néma gépek közt, a mennyezeti lámpák sárga világában. Megnyilt árnyakon lépett át és a sötétlő mozdonyok mintha szemmel kísérték volna.

János egy magas pad mögött állt, háttal feléje és dolgozott.



Látod ezt a kereket?

A falon függő villanykörte megvilágította vállát és fejét. Valamit csiszolt. Válla meghajlott, nyakát egy kissé ferdén tartotta. Mennyire ismerte és szerette ezt a mozdulatát. Igy áll mindig, ha nagyon figyel valamire s a haja, mely ma is épp olyan makrancos, mint legénykorában volt, a szemébe hullik.

Csöndesen megindult feléje. A férfi nem vette észre, annyira elmerült a munkában. Aztán egyszerre felemelte jobbkezét, tenyerében csillogó fogaskerék feküdt. A lámpa felé tartotta, úgy vizsgálgatta. Szemüvege a homlokára tolva szemét összehúzta. Váratlanul megfordult és meglátta az asszonyt.

— Te?! — kérdezte. — Mit keresel itt?

— Utánad jöttem.

— Utánam? Minek?

Az asszony nem válaszolt. Csak állt némán, szeméből egyszerre megindult a könny és végigfolyt az arcán.

— Mi történt?

Erzi, hogy János melléje lép, átöleli a vállát.

— Miért sírsz? Ejnye no, ne sírj hát! Inkább nekem kéne sírnom, mert most nagyon rajta kaptál. Látod ezt a kereket? Sokat jelent ám ez. Még néhány simitás és kész az újításom. Hat hete dolgozom rajta. Meglepetésnek szántam, még neked is.

— Ujítás? — kiált fel az asszony.

És nevet, fuldokolva görcsösen.

— Milyen boldog vagyok!...

Most kellene szólni — gondolja — most kellene megmondani mindent. Mindent, amin hat hét alatt átment.

Ám a férfi újra átöleli s az asszony csak ennyit súg a fülébe, sírón, nevetőn:

— Ugy szeretlek... János, olyan nagyon szeretlek!

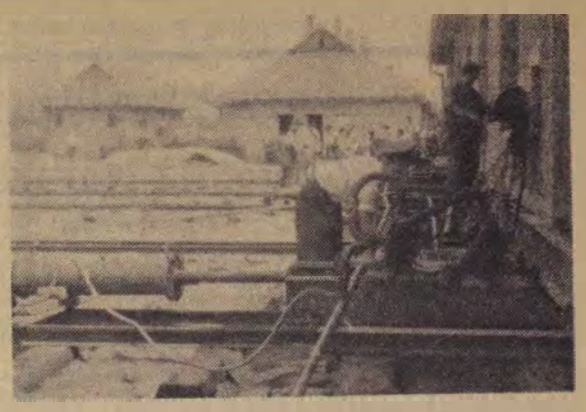
SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete Szerkesztőség: Budapest, VI., Szt. Imre-út 83. sz. — Telefon: 229—895 428—317, 428—342, üzemi telefon: 16—76 39—49 Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM. 25 SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JÚNIUS 19.



Lapunk más helyén beszámolunk a ferencvárosi házeltolásoknál most bevezetett nagyjelentőségű újításról. Képünk szemléltetően mutatja, hogy a többszáz tonna súlyú épület eltolását kézi erő helyett az újítás eredményeként most hydraulikus nyomókészülék végzi.

A kereskedelmi szolgálat az olcsóbb vasúti szállításért

Írta: Vermessi Sándor, a kereskedelmi szakosztály vezetője



A „Szocialista Vasútért" június hó 12-i vezércikke arra készteti, hogy az önköltségcsökkentés kérdéséhez hozzászóljak.

Pártunk III. kongresszusának határozatai a munka termelékenységének növelésére, az önköltség szakadatlan csökkentésére, a vasúti kereskedelmi szolgálatra kétirányú feladatot hárít, még pedig:

egyrészt a fuvardíjak, díjtételek csökkentését;

másrészt a vasútüzem belső területén a kereskedelmi szolgálatnál a munka olymódon történő megszervezését, hogy ez a munka termelékenységét növelje, az önköltséget csökkentse.

A vasúti fuvarozás költsége a nyersanyagok, félkész- és készgyártmányok árában jelentkezik, végeredményben az áruk eladási árában halmozódva jelenik meg, ami gyakorlatban azt jelenti, hogy a vasuti szállítási önköltség emelkedése vagy csökkenése népgazdaságunk minden ágában befolyásolja az önköltség alakulását.

A fuvardíj csökkentésének a megvalósításához a vasúti díjszabásokat a szocialista elveknek megfelelően az önköltségre felépítve kell kialakítani olymódon, hogy a díjtételek az önköltségen felül, a bővített szocialista újratermeléshez szükséges akkumulációt is biztosítsák. Ez elvre építettük fel az 1952. évi január hó 1-én életbeléptetett *MÁV árudíjszabásokat.* Annakidején azonban az elvet maradéktalanul érvényesíteni nem lehetett, mert csak az árufuvarozás globális önköltsége állott rendelkezésre. Azóta kidolgoztuk az árufuvarozásnál az árucikkenkénti önköltség megállapításának módszerét és így lehetőség van arra, hogy az évi ráfordítások alapján megállapíthassuk egyes árucikkek önköltségét. Az adatok birtokában az árucikkenkénti önköltségre építhetjük rá a bővített szocialista újratermeléshez szükséges akkumulációt.

Minthogy a vasúti fuvardíj szerves része az egyes árucikkek árának, illetőleg a kialakult árrendszernek, azért — az említett elvek alapján — az árudíjszabásokat akkor fejleszthetjük tovább, amikor az egyes árucikkek árának megváltoztatására lehetőség nyílik.

Ehhez a kérdéshez szorosan kapcsolódik a másik: *a vasúti üzem belső területén a munka termelékenységének fokozása, az önköltség csökkentése érdekében végrehajtandó intézkedés.*

A vasút üzemén belül a kereskedelmi szolgálat nagyban hozzájárul az önköltség csökkentéséhez, ha a havi fuvarozási terveket — a fuvarozatók tervadat bejelentései alapján, — a valóságos szállítási szükségletnek megfelelően állapítja meg. A reális havi fuvarozási tervek ugyanis lehetőséget nyújtanak arra, hogy az árukat zárt egységben továbbítsuk rendeltetési helyükre, figyelembevéve azok kapacitását is. Lehetővé válik ennek következtében az egyes csomópontokon, rendezőpályaudvarokon, az egyes fel- és leadási állomásokon a rakott elegy- és üres kocsik torlódásának és meddő ácsorgásának megszüntetése, melynek kihatása a vasúti fuvarozás önköltségének alakulásában igen számottevő.

A kereskedelmi szolgálat a helyes fuvarozási terv összeállításánál a szállítófelek tervadatbejelentéseire kénytelen támaszkodni és ezért nagy jelentősége van annak, hogy a szállító üzemekkel, vállalatokkal, gyárakkal, bányákkal, termelőszövetkezetekkel a legközvetlenebb kapcsolatot építse ki és tartsa fenn. Ez a szoros kapcsolat teszi lehetővé, hogy a szállítófelek a fuvarozáshoz szükséges kocsikat pontosan igényeljék és az igénylés alapján a vasút olyan berakási tervet állapíthasson meg, amely lehetővé teszi a szervezett árutovábbítást.

A rakodási idő — eltekintve a mellékvonalaktól — általában egységesen van megállapítva. Mivel a kocsiforduló nál, tehát a vasúti kocsik gazdaságos kihasználásánál számottevő időt jelent a rakodási idő, ezért azokat a gyakorlati szempontok figyelembevételével kell szabályozni, tekintetbevéve, hogy egyes árucikkek, árucsoportok más-más rakodási időt igényelnek. A helyesen megállapított rakodási idők mellett lehetővé válik a berakások olymódon történő szabályozása, hogy a szállítófelek az áruikat meghatározott vonathoz rakják be. Ez a kocsiforduló idő csökkentéséhez vezet. A rakodási idő ilyen szabályozásának előfeltétele a *tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésének biztosítása.*



A vasúton feladásra kerülő tételszámból mintegy 60 százalék esik a darabárukra. Mivel a fuvarozással kapcsolatos kezelési, be- és kirakási munkák nagyrészét a darabáruk továbbítása jelenti, ezért a vasút ráfordításaiból számottevő hányad jut a darabárukra. Nem elhanyagolható tehát az önköltségcsökkentésnél a darabárufuvarozás kérdése sem. A darabáruk kezelését, továbbítását úgy kell megszervezni, hogy a darabáruk a lehető legrövidebb idő alatt — átrakások nélkül — juthassanak el rendeltetési helyükre, jól kihasznált gyűjtőkocsikban. Így elérhető a darabáruk mozdítási egységére eső költségek csökkentése.

Nagy lehetőséget nyújt az önköltségcsökkentésben az áruk irányvonatokkal történő továbbítása. A kereskedelmi szolgálat feladata az irányvonatoknak rakodás útján történő képzése és megszervezése. Irányvonatokat azonban csak reális havi fuvarozási és berakási tervek alapján lehet képezni. Ezek biztosítják az áruk mind nagyobb és nagyobb tömegének zárt irányvonatokkal való elszállítását a berakási helyről vagy pedig egy vagy több vonal állomásainak rakodásaival. Az irányvonati árutovábbítás következtében csökken a berakóhelyeken és a rendezőpályaudvarokon a tolatások száma, meggyorsul az áruk továbbítási sebessége és megrövidül a kocsiforduló idő. Így minél több és több áru továbbítása válik lehetővé, amely nagymérvben kihat az önköltség csökkenésére.

Az irányvonatképzés és továbbítás azonban nem kizárólag a kereskedelmi szolgálat jó munkájától függ: itt a forgalmi és vontatási szolgálatnak is vannak feladatai. Az irányvonatok képzésénél a forgalmi és vontatási szolgálat együttműködése az utóbbi időben ugyan javult, de még mindig vannak hiányosságok. Ezeket ki kell küszöbölni. Csak így tudjuk felhasználni önköltségcsökkentésre a feladási helyről indított irányvonatokat. A hiányosságokat az alábbiakban foglalom össze:

Nem biztosítják idejében az irányvonattal továbbítandó áruk rakodásához szükséges kocsimennyiséget; a megfelelő mozdonyt. Az irányvonatok megrakása után sok helyen több órát várnak gépre. Nem továbbítják előírt időben az irányvonatokat. Emiatt a rakodások eltolódnak és felborul az a terv, amelyet az irányvonatok továbbítására megállapítottak. Gyakran megtörténik az is, hogy egyes állomások a kocsitartózkodási egységidő túlteljesítésének biztosítása érdekében — félremagyarázva az erre vonatkozóan kiadott rendelkezéseket — a berakott kocsikat az irányvonati tervtől eltérően a tervezett irányvonat indulási idejét megelőzően közlekedő vonattal továbbítják és nem várják meg a később berakásra kerülő kocsikat. Így több részletben nyernek a kocsik továbbítást a feladási állomásról ahelyett, hogy zárt elegyben, irányvonattal továbbították volna. Gyakori az olyan eset is, hogy a mellékvonalakról indított irányvonati törzseknél a csatlakozó fővonali állomáson, vagy pedig azon az állomáson, ahol a terhelés emelkedik, nem gondoskodnak kiegészítő elegyről. Ennek következtében a vonatok vagy feloszlanak, vagy kihasználatlanul nyernek továbbítást. Az ilyen kihasználatlan vonatok az önköltséget erős mértékben növelik.

Az önköltségcsökkentésnél jó eredményt lehet elérni a jól „kiterhelt", a túlsúlyos vonatok közlekedtetésével. Ezt egyik fő feladatnak kell tekinteni, a kívánt cél elérését azonban csak a forgalmi, vontatási és kereskedelmi szolgálat jó együttműködése biztosíthatja.



Az árukárok és árudézsmálások emelik a vasút önköltségét és népgazdaságunknak is számottevő kárt okoznak. Ezek megakadályozását, csökkentését a kereskedelmi szolgálat egyedül nem tudja biztosítani. Sok árukárt okoz a kíméletlen tolatás, a gurítódombon történő kocsirendezés. A forgalmi szolgálatnak a gurításra vonatkozó szabályokat feltétlenül figyelembe kell vennie. Jelenleg az a helyzet, hogy a forgalmi szolgálatnak a gurítódombon rendezett kocsik száma *prémiumtényező,* ezért gyakran a szabályok megsértésével jelentős árukárok keletkeznek.

Az áruknak irányvonaftal történő továbbítása a vontatási szolgálatot hozzásegíti az „500 kilométeres" mozgalom kiszélesítéséhez, amely viszont a vontatási szolgálat önköltségét csökkenti a mozdonyok jobb kihasználása révén.

A vasút belső területén elért önköltségcsökkentés, valamint a népgazdaság külső területén a szállítások racionális megszervezése során előállott szállítási költségmegtakarítás csökkenti a vasút ráfordításait. Ennek következtében csökken az árufuvarozás költsége, tehát az önköltség elvére felépített díjtétel is, miáltal az áru értékében a fuvardíj csökkenése árucsökkenést eredményez. Ilymódon szolgálja a vasút önköltségének csökkenése közvetlenül a vasúti munka termelékenységének növekedését, közvetve pedig az áruk árának csökkenését, a dolgozók életszínvonalának emelését.

Az országgyűlés tárgyalta a közlekedési tárca költségvetését

Június 15-én összeült az országgyűlés és megkezdte az 1954. évi költségvetés tárgyalását. A csütörtöki ülésen, a közlekedési tárca vitájában felszólalt *Miszner* Gyula elvtárs sztahanovista mozdonyvezető.

Bevezetőben arról a hősi helytállásról szólt, amellyel a közlekedés dolgozói az elmúlt kemény télen biztosították a viszonylag zavartalan forgalmat. A közlekedés dolgozói munkájának elismerését bizonyította, hogy a miskolci vasuti csomópont dolgozóit a kongresszus elnöksége zászlóval tüntette ki, a 11. sz. Autóközlekedési Vállalat, a Betonútépítő Vállalat és a Postaközponti Távíróhivatal dolgozói pedig elismerő oklevelet kaptak.

A kongresszus elismerése a közlekedés, a közlekedésépítés és a posta minden dolgozóját serkenti a verseny lendületének további fokozására.

Az őszi forgalom lebonyolításánál főképpen mozdonyaink és teherkocsijaink jobb kihasználásával kell a szállítási feladatokat hiánytalanul teljesíteni.

Ezután részletesen foglalkozott a vasuti és a gépjárműközlekedés, a hajózás, a légiforgalom fejlődésével, feladataival és a többi között hangsúlyozta:

Budapest közlekedésének megjavítása a közlekedésügyi tárca egyik legfontosabb feladata. Bizonyosmérvű javulást fog eredményezni a folyó évben megépülő három trolibuszvonal, 100 darab új trolibusz, 40 darab új villamospótkocsi, valamint több új autóbusz forgalombaállítása.

Népgazdaságunk általános fejlődésével párhuzamosan fokozatos és egyenletes fejlődés útján halad a posta. Az elmult évben 237 állami gazdaságot, illetőleg termelőszövetkezetet kapcsoltak be az országos távközlési hálózatba.

A közlekedés dolgozói eddig is érezték munkájuk megbecsülését, de azt is, hogy ennek a megbecsülésnek alapja eddigi jó munkájuk. Tudják, hogy a közlekedés jó működése előfeltétele a mezőgazdaság és ipar tervszerűbb és eredményesebb munkájának és ezzel a dolgozók jóléte emelésének.

A debreceni fűtőház minden fiatalja tett felajánlást a megyei ifjúsági béketalálkozóra

A *debreceni fűtőház* fiataljai nagy lelkesedéssel készültek a június 20-i, Debrecenben sorrakerülő *hajdu-biharmegyei ifjúsági béketalálkozóra.* Röpgyűléseken tárgyalták meg, hogy mit vállalnak a megyei találkozó tiszteletére. Gyűléseikre, a párt-, a szakszervezet és a szakszolgálat vezetőit is meghívták. Bevonták a megbeszélésekbe a műszaki vezetőket, az idősebb, tapasztalt dolgozókat is. A közös megbeszélések eredménye lehetővé tette, hogy a fiatalok méltóképpen ünnepelhessék a találkozót.

A fűtőház valamennyi fiatalja tett vállalást. A nyolctagú javítóbrigád *Bognár* Ferenc művezetővel és *Varga* József csoportvezetővel együtt vállalta, hogy *eddigi 129 százalékos teljesítményét június 20-ra 4 százalékkal emeli és egyidejűleg a munka minőségét is megjavítja,* hogy *terven felül elvégzik a 411-341. számú gép részleges vizsgáját és javítását 5318 forint értékben.*

Az utazószemélyzet fiataljai megfogadták, hogy különvonatokat hoznak Debrecenbe az ünnepen. *Rácz* Mihály mozdonyvezető és brigádja, a 324-272. számú géppel a biharkeresztesről induló különvonatot hozza. *Radvánszki* Gusztáv mozdonyvezető és brigádja szintén DISZ-vonatot továbbít. **Harsányi László**

Rákosrendező csomópont dolgozói versenyre hívták a szolnokiakat

Rákosrendező csomópont dolgozói a kongresszusi verseny folytatásaként, a pártkongresszus határozatainak végrehajtása érdekében, a termelékenység emeléséért, az önköltség csökkentéséért, a munka minőségének megjavításáért *párosversenyre hívták ki Szolnok csomópont dolgozóit.* Felszólították a szolnokiakat, hogy miként ők tették, az alkotmány ünnepére és a vasutasnapra tegyék meg vállalásaikat e célkitűzések megvalósítására.

A forgalmi szolgálat a többi között a túlsúlytovábbításban 2500 tonna helyett 2700 tonnát, a gurításban az eddigi 96 százalék helyett 100 százalékot, a tehervonatok menetrendszerinti indításában az eddigi 97 százalékkal szemben ugyancsak 100 százalékot vállalt. *A vontatási szolgálat* vállalta, hogy széntakarékossági tervét 106 százalékra teljesíti, az *„500 kilométeres"*-mozgalomban 6 mozdonnyal 196 kilométeres napi átlagteljesítményt ért el. *A pályafenntartási szolgálat* fenntartási tervét 99—101 százalék között teljesíti, beruházási tervét 120 százalékon felül emeli. *A kereskedelmi szolgálat* az általános rakodási idő tervteljesítését 118 százalékról 120 százalékra emeli.

Komló állomás dolgozói a kocsitartózkodási idő csökkentéséért

Komló állomás dolgozói legutóbbi termelési értekezletükön megvitatták a kongresszusi versenyben elért eredményeiket és feltárták azokat a hibákat, amelyek megakadályozták, hogy minden versenytényezőnél jó eredményt érjenek el. A hozzászólások során *Horváth* Sándor sztahanovista állomásirányító elmondotta, hogy *bár vállalásaikat maradéktalanul teljesítették, mégis elmaradtak a többi brigád mögött.* Így például lemaradtak az önköltségcsökkentést elősegítő kocsitartózkodási idő megrövidítésében. A brigád tagjai együttesen tanulmányozták a III. pártkongresszus anyagát. Megértették az önköltségcsökkentés jelentőségét, ezért elhatározták, hogy *az alkotmány ünnepe és a vasutasnap tiszteletére versenyre szólítják valamennyi brigádot.* A kocsitartózkodásnál el akarják érni a 108 százalékos átlagteljesítményt, úgy, hogy szolgálatukban semmiféle baleset ne forduljon elő.

Görbe Zoltán
tudósító

Nagyjelentőségű újítás a ferencvárosi „ház-eltolásoknál"

A ferencvárosi ház-áthelyezéseknél nagyjelentőségű újítást alkalmaznak. *Módos* István, Munka Érdemrenddel kitüntetett műszaki felügyelő ötletével az 500 tonna súlyú, 93 méter hosszú épületek eltolását teljesen gépesítették. A házak *„gurításához"* mindössze egy 1.5 lóerős villanymotort használnak. Húsz ember nehéz fizikai munkáját az eddig kézierővel mozgatott emelők helyett villanymotorral hajtott, tíz nagyteljesítményű hydraulikus nyomókészülék végzi. Ezzel az eljárással *a házak óránkénti eltolási sebességét az eddigi két méterről négy méterre gyorsították.* Az új eljárás egyidejűleg *75 százalékos önköltségcsökkentéssel* is jár.

A VASUTAS DISZ-SZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Fiatalok az első vonalban

– Várpalotai riport –

Apró fehér és fekete pelyhek szállingóznak a szikrázó napsütésben. Mintha a természet úzne tréfát — és havazna júniusban. De nem hó, hanem *„hamueső"* öntözgeti Várpalota állomást. A pálvaudvar mögötti szénnemesítő felkiáltójelként tornyosuló kéményeiből száll a fehér pernye és a fekete szénpor — kétvagonnyi szénpor naponta! Jórésze az állomásra hull, ellepi a vasúti kocsikat, beszívódik az állomás dolgozóinak ruhájába, belemar bőrükbe.

Minden őrhelyen fiatalok

Nehéz a szolgálat. Várpalota és Inota, a Péti Nitrogénművek és a cseri bánya, az alumíniumkohó és a tőzegtelep lélegzése, munkája függ Várpalota állomástól. Nagy a forgalom. A vágányokon állandó dübörgés, zakatolás, rakott és üres kocsik futnak szinte végeláthatatlan sorokban.

E hatalmas forgalom egyik műszakjában a parancsnoki poszttól a legkisebb beosztásig — az állomáson és a gyártelepeken — fiatalok teljesítenek szolgálatot: a DISZ-műszak, vagy ahogy itt nevezik — az „ifi tur".

A műszaknak még nincs „komoly" multja, hisz a kongresszusi hét első napján alakult. De azért vannak hagyományai. Beszéljünk először e hagyományokról.

★

Az elmult években is dolgozott egy „ifi tur". Eredményeinek híre bejárta a szombathelyi vasútigazgatóság egész területét. A műszak lelke az akkori DISZ-titkár, *Szabó László* volt. Körülötte harcos, ötletes DISZ-vezetőség tünt fel, élénk szervezeti élet, vidam szórakozás jellemezte annak idején a DISZ-szervezetet. A nehéz munka után kirándulni jártak, tapasztalatcserékre mentek más állomásokra, sportoltak, szórakoztak. Gyors ütemben nőttek, fejlődtek a fiatalok. De ősszel szinte egyik napról a másikra *„széthullott"* az ifjúsági műszak. 18-an magukra öltötték néphadseregünk dicső egyenruháját, Szabó László és egy társa az igazgatóságra került, másik két fiatalból állomásfőnök lett, harman vasúti tiszti tanfolyamra és hárman segédtiszti tanfolyamra kerültek.

Az állomásra új fiatalok érkeztek, uj DISZ-szervezet alakult. Kezdődött elölről a munka. Illetve kezdődött volna, de kiderült: *„a fiatalokat nem érdekli semmi", „nem lehet itt DISZ-életet élni". „Nincs helyiség, a diszesek 180, 200 kilométerre laknak, onnan járnak be, elkeseredettek."* Hetek alatt két DISZ-titkárt választottak — majd váltottak le, de a DISZ mégsem született újjá. Harmadszorra került a szervezet élére *Papp Tibor*. Szerény, halkszavú fiatalember, a hadsereg küldte „cserébe" tíz-tizenöt társával együtt. Hazafias kötelességük teljesítése után kerültek vissza a vasúthoz, Várpalotára. *Papp Tibor* a néphadseregben ismerte meg közelebbről a DISZ-t, rövidesen vezetőségi tag lett. Itt Várpalotán pedig DISZ-titkár.

Munkához kezdett a DISZ-vezetőség. Összehívták a taggyűlést és eljött — négy fiatal. Nem sikerült. Újra próbálkoztak — hasonló eredménnyel. *„Hiába, ez nem hadsereg"* — panaszkodtak a párttitkárnak és az állomásfőnöknek. A pártszervezet munkába állította a népnevelőket, megkezdődött az egyéni agitáció. Nehéz, fáradságos napok következtek és mégis alig látszott eredménye.

Egyik nap „vendég" érkezett: *Szabó László*, a régi DISZ-titkár. Elmondotta a vezetőségnek, hogyan dolgoztak annak idején. Sokat beszélt arról is, hogy a fiatalok szeretnek szórakozni, táncolni. — Csináljatok táncot a taggyűlés után — tanácsolta. De segítsége nem maradt ennyiben. Azóta, ha csak teheti el-eljár Várpalotára és rendszeres segítséget nyújt a fiatal DISZ-szervezetnek.

A taggyűlésre szorgalmasan készült Papp elvtárs, tanácsot kért a párttitkártól, az egész DISZ-vezetőség résztvett az anyaggyüjtésben, a beszámoló összeállításában. 15-en jelentek meg a taggyűlésen — érdekes volt a beszámoló, vidám a gyűlést követő tánc. Hetekig erről beszéltek a *diszesek* s legközelebb már jóval többen vettek részt a fiatalok tanácskozásán.

A DISZ pártmegbizatása

A DISZ legközelebb összegyüjtötte a „katonaviselt" fiatalokat. Beszélgetés közben felelevenedtek a katonaélmények, majd messzehangzóan szállt a dal. Az éneksző, a vidám katonadalok odacsalogatták a lányokat és nemsokára már ők is bekapcsolódtak a nótázásba. Kellemes este volt. Vasárnap kirándulni mentek. A mozgósítás megkövetelte az „ifjú gárda" létrehozását. Kezdtek mozgolódni a fiatalok. élénkült a DISZ-élet. A DISZ pártmegbizatást kapott: hozzanak ismét létre DISZ-műszakot!

A pártmegbizatás felfokozta a fiatalok felelősségét és a legközelebbi taggyűlésen határozat született: a kongresszusi hétre létrehozzuk az „ifi-turt". A diszesek ugyanakkor védnökséget vállaltak a mezőgazdaságnak irányított gépek, vetőmagvak és műtrágya szállítása felett. *„Vállaljuk, hogy a mezőgazdasági küldeményeket az első vonattal továbbítjuk"* — hangzott a fiatalok fogadalma. Az ifjú gárda szívós, egyéni agitációba kezdett a határozat teljesítése érdekében. De ugyanakkor a pártirodán is tanácskozás kezdődött, melyen résztvett a DISZ-titkár és az állomásfőnök is. Sok kérdést kellett megbeszélni: csak a legjobbakat vegyék-e be a DISZ-műszakba? Képesek-e a fiatalok helytállani? Helyes-e az átszervezéssel megbolygatni az állomás egész régi rendjét? Lassan minden tisztázódott. A műszakban egyaránt vegyenek részt a jó és gyengébben dolgozó munkások, az összeállítás úgy történjék, hogy ne gyenguljön meg a másik két műszak sem. Néhány *diszest* bátran *„elő kell léptetni"*, felelősségteljes posztra állítani.

És a kongresszusi hét első napján dolgozni kezdett az *„ifi-tur"*. *Udvardi László*, aki eddig kevesebb felelősséget igénylő helyen, a gyártelepen dolgozott, most az állomáson lett rendelkező forgalmi szolgálattevő. *Somlai Vilma, Némedy Margit, Orbán Anna* térfelvigyázóból — forgalmistának lépett elő.

A DISZ-műszak győzelme

Természetesen Várpalotán sem történnek csodák. Az első napokban nemigen dicsekedhetett az *„ifi-tur"*. De a DISZ nem engedett csüggedést! És a fiatalok mellett ott állt a pártszervezet is. Az *„öregek"*, a párt kezdeményezésére védnökséget vállaltak a fiatalok felett. Segítették, tanították őket. Aztán lassan, ha „hullámozva" is, de javulni kezdtek az eredmények. Nézzünk néhány számot. A vonatforgalmi tervet V. 1—10-ig 93,6 százalékra, V. 11—20-ig 102.3 százalékra és V. 21—30-ig 97,7 százalékra teljesítették. Az elegytovábbítási tervet ugyanezen három időszak alatt így végezték el: 52,7 százalék, 116,1 százalék, 95,8 százalék. Hullámzó eredmények? Igen. De nézzük csak junius első tíz napját: vonatforgalmi terv 104,6 százalék, elegytovábbítási terv 152,7 százalék. Ebben a hónapban már rekord is született: 5-ről 6-ra virradó éjjelen 410 százalékot értek el a kocsitartózkodási idő normájában. Lassan, de biztosan szilárdakká válnak a fiatalok eredményei.

A siker új lendületet adott a DISZ-életnek. Az ifjúsági műszak azt is lehetővé tette, hogy a diszesek javarésze egyszerre legyen szabad. És a szabadidőt már fel tudják használni! Kirándulni mentek Győrbe — repülőgéppel, figyelembe véve a fiatalok vágyát: repülni szeretnének. Összekötötték a kellemest a hasznossal. Tapasztalatokat gyüjtöttek a győri állomáson, este pedig színházba mentek, megnézték a „Gül Babát".

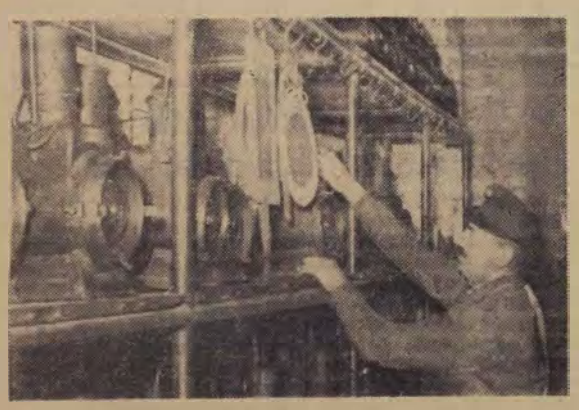
Most új kirándulásra készülnek: Miskolcra repülőgéppel, ott tanulmányozzák a kongresszusi zászlót nyert állomás módszereit, majd túra Lillafüredre és az Aggteleki cseppkőbarlangba. Ezt követően a Bakonyba készülnek. Itt meglátogatják a csőszpusztai állami gazdaságot és megbeszélik a diszesekkel, milyen segítséget tudnának nyujtani az állami gazdaság szállítási feladatainak megoldásához.

De a hétköznapok is vidámak: rádióznak, sakkoznak, tekéznek, asztalitenisznek munka után. Ma már minden fiatal tagja a DISZ-nek, rendszeresek a taggyűlések — és mindenki ott van. Felkészültek az új oktatási évre is. A Petőfi-iskolára jelentkezett a szervezet fiataljainak 50 százaléka.

S mindezt ott érték el, ahol nincs a fiataloknak saját DISZ-helyiségük, klubszobájuk — sőt még szerény íróasztaluk sincs. A fiatalok 150—200 kilométerre laknak — mégis dolgoznak a DISZ-ben és valamennyien fizetik a tagsági díjat is. Megérdemelnék a várpalotai diszesek, hogy a szombathelyi igazgatóság és a vasút politikai főosztály ifjúsági alosztálya segítse őket helyiséghez, lássa el őket a szükséges technikai segítséggel is!

Bánki Géza

Lámpakezelő-őrhelyen



„Vannak a vasutasok között olyan dolgozók — mondotta Sztálin elvtárs — akik magas állásokat töltenek be és olyan dolgozók akik nem állnak magas őrhelyeken, nincsenek azonban a közlekedésnél fölöslegesek, vagy jelentéktelen emberek. Kezdve a legfelsőbb vezetőkön, le egészen a „kis" dolgozókig, egészen a váltóőrökig, egészen a kenőmunkásokig mindnyájan nagyok, mindnyájan jelentékenyek mivel a szállítás olyan futószalag, ahol minden munkásnak, minden egyes csavarnak a munkája fontos." A lámpakezelők is fontos őrhelyen dolgoznak és munkájuk rendkívül fontos a nagy futószalagon. Lovász Ferenc elvtárs, már jó néhány éve dolgozik ezen a helyen. Jól tudja, hogy a helyesen karbantartott jelzőlámpák a forgalom biztonságát, a folyamatos elegyáramlást szolgálják.

(Kovács Géza felv.)

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

TIZENÖTTAGU kultúrgárdát szervezett a zalaszentiváni Vasútépítő ÜV DISZ-szervezete. A kultúrbrigád a fiatalok szálláshelyén tart műsoros esteket vidámmá, kellemessé téve a diszesek szabadidejét.

★

ÉRTÉKES KÖNYVEKKEL *jutalmazták az 1953—54-es oktatási évben jó eredménnyel vizsgázott DISZ-fiatalokat a Debreceni Járműjavitó ÜV DISZ-szervezeténél. A jutalmazásoknál figyelembe vették a fiatalok érdeklődési körét.*

★

RÖPLABDAFELSZERELÉSSEL jutalmazta a területi bizottság Oroszlány állomás DISZ-fiataljait a termelésben elért eredményeik elismeréseként.

★

JUNIUS 26-RA, határidő előtt, befejezik második negyedévi tervüket Veszprém állomás fiataljai. Ezzel a felajánlásukkal köszöntik a veszprémi ifjúmunkások a negyedik vasutasnapot és alkotmányunk ünnepét.

★

„IFJUSÁGI TANÁCSOKAT" alakítanak a kultúrotthonok vezetőségei mellett Nagykanizsa, Bátaszék, Gyékényes, Dombóvár, Kaposvár és Pécs szolgálati hely DISZ-szervezetei. Az „Ifjúsági tanácsok" feladata lesz a fiatalok szórakozásának fokozottabb biztositása, szélesebbkörü bevonása a kultúrotthonok munkájába.

★

AZ „IFJUSÁGI BÉKETALÁLKOZÓ" tiszteletére új DISZ-brigád alakult a Landler Művek VIII/b. osztályának kovácsműhelyében. Az uj brigád vállalta: a második negyedévi terv befejezésére elérik a sztahanovista szintet. A fiatalok már 136 százalékos átlagteljesítménnyel dolgoznak.

★

ÁPRILIS HÓNAPBAN 25.000 forintot, május hónapban 34.000 forintot takarítottak meg a miskolci fűtőház fiataljai. A diszesek az önköltség további csökkentésével, az anyagtakarékosság fokozásával harcolnak a III. pártkongresszus határozatainak megvalósításáért.

Vasutas fiatalok a papírgyüjtő-hónap munkájában

Június 15-én *papírgyüjtőhónap* kezdődött. A gyüjtés célja a DISZ-fiatalok feladata. A fiatalok legtöbb helyen már meg is kezdték a munkát.

A *vasuti főosztályon* szakosztályonként folyik a gyüjtés. Az egyes szakosztályok *diszesei* versenyben állnak egymással. Elsősorban a kiselejtezett irattári anyagot szedik össze, de kosarakba kerül minden apró papírhulladék is.

A *Budapest-Nyugati pályaudvar* fiataljai elsősorban a központi szertár nyomtatványtárát vizsgálták át és a régi, már nem használatos nyomtatványokat szedték össze. Az irodai dolgozók felkutatták az iratszekrények és irodaasztalfiókok mélyén porosodó, elavult aktákat. Ilyen módon *már az első napokban három mázsa papírhulladékot gyüjtöttek össze.* Ugy számítják, hogy *elérik a tiz mázsát.*

Több más DISZ-szervezettől is jó hírek érkeznek a gyüjtés elsőnapi eredményeiről. Ahol még nem kezdték meg a munkát, ott *a DISZ állion a munka élére és haladéktalanul kezdje meg a papírhulladékok összegyüjtését.*

Iparitanuló-felvétel

A LANDLER JENŐ JÁRMŰJAVITÓ ÜV az 1954/1955. tanév első évfolyamára ipari tanulókat vesz fel a lakatos, esztergályos, tüzikovács, kazánkovács és villanyszerelő szakmák elsajátitására.

Jelentkezhetnek azok az 1937—1940 év között született fiúgyermekek, akik az általános iskola 8 osztályát sikerrel elvégezték. A felvételnél a vasutas szülők gyermekeit előnyben részesítik. Bővebb felvilágosítást ad az üzem szakoktatási előadója. Könnyű Sándor. Cim: Budapest, IV., Elemutca 2. (91-es villamosvégállomás.)

NEMZETKÖZI hírek

Európai szakszervezeti konferencia Berlinben

A Szakszervezeti Világszövetség június 20—23 közötti időben hivta össze Berlinben az európai szakszervezeti konferenciát.

A megbeszélés célja: olyan határozatok meghozatala, amelyek az európai szakszervezetek sokmillió tagjának utat mutatnak a béke megvédésére. Hazánkból tegnap este Cseterki Lajos elvtárs, a SZOT titkárának vezetésével elindult a magyar küldöttség. A közlekedési dolgozókat Gáspár Sándor elvtárs, a vasutasszakszervezet elnöke képviseli.

SZOVJETUNIÓ

Az utazási sebesség növelése a szovjet vasutakon



A szovjet vasutasok összszövetségi aktívaértekezlete fontos feladatként jelölte meg az utazási sebesség növelését. Az utazási sebesség növelése — irja ezzel kapcsolatban a *„Gudok"* — vasút egyik legfontosabb rejtett tartaléka. A vonatforgalom szervezőire, a menetirányitókra hárul főképpen az a munka, hogy eltüntessék az utazási és az alapsebesség között fennálló, ma még nagy különbséget.

A moszkvai körzet egyik menetirányitója a kérdésről cikket irt a *Gudokba*. Cikkében leszögezi, hogy meg kell szervezni az úgynevezett *„vízvételezés nélküli utakat"*. A cikk irója beszámol arról, hogy három legutóbbi szolgálata alatt 27 vízvételezés nélküli szerelvényt szervezett. Ezalatt az átlagos utazási sebesség, az összes tehervonat eredményét tekintve, 1.2 kilométerrel szárnyalta túl az óránkénti előirányzatot. A cikkíró egyébként egyik menetirányító társával az utóbbi időben több mint 60 irányvonatot szervezett meg úgy, hogy a vonatok gépeinek nem kellett megállniok vizet venni. A mozdonyvezetőknek úgy kell megszervezni az utat, hogy minden körzetben legfeljebb egyszer kellien kezelniük az eddigi kétszeri kezelés helyett. A legjobb mozdonyvezetők — fejeződik be a cikk — már bebizonyitották, hogy ez lehetséges.

Rövid hirek a Szovjetunióból

Huszonkilenc vasúti technikumban indult kétéves tanfolyam, amelyen a vezetésre alkalmas kádereket részesítik oktatásban. —•— Kuibisevben megszervezik a túlsúlyos vonatok vezetésének oktatását. —•— Uj vasutas településeket létesítenek a Szovjetunió több vidékén. Az uj. korszerű vasutas lakótelep modelljeit együttesen készítik el az épitészek és vasutasok. —•— A kulturált utazás elősegítéséről, az utazóközönség szórakoztatásának változatossá tételéről tanácskozások folynak. Főként a szovjet vasutakon rendszeresített rádióműsorok színesitéséről tárgyalnak. —•— A vasuti épitkezések dolgozói Voronyezsben az augusztus első vasárnapján tartandó vasutasnapra tett felajánlásként már 67 százalékra teljesitették évi tervüket.

KÍNAI NÉPKÖZTÁRSASÁG

1911 méter hosszú alagút



Csengtui jelentés beszámol arról, hogy a Délnyugati Vasút *Paoki-Csengtu* vonalszakaszán, a *Tapa* hegységen át 1911 méter hosszú alagutat vágtak. A munkát a tervezett határidő előtt három hónappal befejezték. Az uj alagút már a nyolcadik, amit a vonal épitése során a *Tapa* hegységben fúrni kellett, rendkívül nehéz munkaviszonyok között, 2000 méter magasságban a tenger színe felett.

ANGLIA

Az angol mozdonyvezetők és fűtők sztrájkjának háttere



Az angol vasutaslap, a *„Railway Review"* vezető helyen foglalkozik a Nyugati Vasutak mozdonyvezetőinek és fűtőinek ismeretes sztrájkmegmozdulásával. A cikk nagy részében igyekszik elferdíteni a tényeket. Azt irja, hogy a mozdonyszemélyzet tagjai egy újfajta mozdonyforduló bevezetése ellen tiltakozásul kezdtek sztrájkba.

A cikk igyekszik érvényre juttatni a szakszervezeti *„tekintélyelvet"*, azt hangsúlyozza, hogy „a vasutasoknak tiszteletben kell tartaniok szakszervezeti vezetőiket, kiknek tanácsai ellenére kezdték meg a sztrájkot". A lap, kénytelen beismerni, hogy bizony ez a tekintélytisztelet nem a legszilárdabb, mert „több mint egy hete komoly forgalmi zavarok keletkeztek és a sztrájkolóknak eszük ágában sincs feladni harcukat."

ÉSZAK-AMERIKA

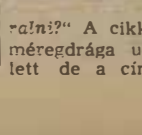
Sztrájkra készül 140.000 kanadai vasutas



A kanadai vasutasszakszervezetek sztrájk-szavazatokat készülnek kérni tagjaiktól a fizetéses betegszabadság, a vasárnapi túlórák felemelt díjazása és a fizetéses nyári szabadság meghosszabbítása érdekében. A sztrájk 140.000 vasutast érintene.

FRANCIAORSZÁG

Egy válasz nélkül maradt kérdés



A francia vasutasok lapja, a *„Tribune des Cheminots"* üdülési cikket közöl, ezzel a címmel: *„Hova menjünk nyaralni?"* A cikk szemlét tart a méregdrága üdülőhelyek felett de a cimben felvetett kérdésre nem tud válaszolni, csak azt jegyzi meg szomorúan: „Mindezek a helyek nem a vasutasoknak valók, akik fizetésükből még a legszükségesebbet is alig tudják fedezni. üdülésre nem is gondolhatnak, és annak is örülnek, ha a nyáron nem válnak munkanélkülivé.

Szerencs állomás üzemi konyhája a legjobb a miskolci igazgatóság területén



Részlet az üzemi konyha dolgozóinak értekezletéről. (Kovács Géza felv.)

Az elmúlt napokban *Szerencs* állomás üzemi konyhája tágas, tiszta, barátságos ebédlőjében, értekezletre ültek össze a miskolci igazgatóság üzemi konyháinak vezetői. Az igazgatóság I. osztálya versenyt rendezett a 12 üzemi konyha között és most hirdették ki az eredményt, egyúttal megbeszélték a verseny tapasztalatait.

Sárvári József elvtárs, az igazgatóság I. osztályának főnöke ismertette az 1953. november 1-től 1954. április 30-ig terjedő versenyszakasz eredményét. *A verseny győztese Szerencs állomás üzemi konyhája,* mert állandóan magas kalóriaértékű ebédet főzött, a hiteltervet mindig pontosan betartotta, a legváltozatosabb étrendet állította össze, a konyha tisztasága, rendje kifogástalan volt, a felszolgálás gyorsan, figyelmesen történt. A konyhaszemélyzet öltözetének tisztasága semmi kívánnivalót nem hagyott, a panaszkönyvbe és a szemlekönyvbe bíráló megjegyzés nem került, dicséret annál több. A konyhán bevezették a levesnek tálban való felszolgálását és a *heti kétszer-háromszori háromfonásos ebédet.* A verseny második helyezettje a miskolci igazgatóság, a harmadik a hatvani fűtőház üzemi konyhája.

A győztes szerencsi konyha dolgozói — *Hizsnyik* Jánosné konyhavezető, *Zsoldos* Istvánné szakácsnő, *Homonnai* Jolán felszolgáló és *Nikházi* Zsuzsanna kisegítő — 1000 forint jutalomban részesültek, a második helyezett 500 forint jutalmat kapott, a harmadikat pedig oklevéllel tüntették ki.

Makádi Istvánné elvtársnő, a vasutasszakszervezet munkásellátási osztályának munkatársa bejelentette, hogy *a miskolci kezdeményezést országos mozgalommá szélesítik.*

Csehszlovák vasutasok baráti segítsége

A baráti Csehszlovák Köztársaság vasutasai elküldték Magyarországra bemutatásra a Csehszlovák Államvasutak egyik újtípusú helyiforgalmi, négytengelyű személykocsiját, hogy a magyar vagongyártás szakemberei számára segítséget nyujtsanak az újonnan épülő vasúti kocsik ízléses és gazdaságos belső kivitelének tervezéséhez. A kocsinak nyolc ajtaja van, melyek nagyban meggyorsítják az utasok fel- és leszállását. A kocsi belsejében 2 teremben 72 ülőhely van, az üléseket bőrhuzat borítja. Az utasok kényelmét szolgálják a kartámok végén elhelyezett süllyesztett hamutartók. Újszerű a poggyásztartó kivitele is. A poggyásztartó ebben a kocsiban nem oszlopon nyugszik, hanem közvetlenül a mennyezetről függ. Az ülések és a különböző berendezési tárgyak hajlított csővázzal készültek. A kocsit gőz- és villamosfűtéssel szerelték fel. Az egyenletes hőmérsékletet önműködő fűtésszabályzó biztosítja.

Az új csehszlovák vasúti kocsit a MÁV műszaki szakemberein kívül legnagyobb vagongyáraink mérnökei is megszemlélték és elismerően nyilatkoztak a csehszlovák ipar új termékéről.

Megkezdték a békeúti vasúti híd újjáépítését

A náci vandálok által felrobbantott békeúti vasúti felüljárót rövidesen újjáépítik. A felszabadulás után, helyébe egy kis teherbírású ideiglenes vasúti hidat építettek. Ezen a hídon azonban nem járhatnak át a nehézsúlyú 424-es mozdonyok, csak kis gépekkel bonyolíthatják le a forgalmat. A MÁV hidászok korszerű széles új hidat terveztek. Olyan híd épül majd a Béke-út felett, amelyen 14 sínpáron kívül két utca is keresztezni fogja a Béke-utat. Kiszélesítik a Béke-utat is ezen a részen. Jelenleg középen halad itt a villamos a vasúti felüljáró alatt. Az új híd alatt villamos vágányon kívül kétoldalt széles közutat terveznek, gyalogjáróval. Az új felüljáró hasonló lesz a Dózsa György-úti vasúti hídhoz.

Tekintettel arra, hogy előreláthatólag a jövő év közepén forgalomba helyezik az újpesti összekötő vasúti hidat, erősen megnő a forgalom a körvasúton. A vasúti forgalom biztonsága érdekében még az új békeúti felüljáró építésének megkezdése előtt a jelenlegi ideiglenes hidat az eddiginél nagyobb teherbírású híddá építik át. A munkákat még ezen a héten elkezdik és terv szerint ez év szeptemberében befejezik.

A Gyöngyösi Váltógyár dolgozói becsülettel hősi önfeláldozással segítettek az árvíznél

Június 11-én délután óriási felhőszakadás vonult végig a Mátra-hegység déli lejtőjén. Gyöngyös és a környező falvak felett. Amikor a városi pártbizottság az első hírt közölte: — *„Nagyréde veszélyben, zuhog az ár, világítás nincs. Mit tudtok segíteni?"*

Párttitkárunk, Varga elvtárs vezetésével azonnal hozzáláttunk a világítóeszközök összegyűjtéséhez. Időközben a második műszak is véget ért. Néhány perc mulva megszólalt a telefon:

— *Azonnal segítséget Nagyrédének!*

Dolgozóink, akik a műszak befejezésekor fáradtan készültek haza, a veszély hallatára egyemberként jelentkeztek. Bejött a gyárba *Antal András* gépkocsivezető is, hogy a dolgozókat *Nagyrédére* vigye. Lámpákkal, fáklyákkal és egyéb segédeszközökkel felszerelve 21 dolgozó indult el Nagyréde felé. Gyöngyösön *Heizler Vilmos* gyárigazgató elvtárs csatlakozott a csapathoz. Száguldó gépkocsink vízzel elborított utakon, elöntött vetések között vitt bennünket. Megérkeztünk Nagyrédére.

Mindenütt rombadőlt vagy roskadozó házak jelezték a pusztítást. A víz vészes erővel zuhogott. Aggódva figyeltük az eget. Ujabb zivatar volt várható. Megérkeztek a megyei és városi pártbizottság, a rendőrség, az államvédelmi hatóság és a honvédség tagjai is, akikkel együtt harcoltak dolgozóink az árral és igyekeztek a házakból parasztjaink holmijait kimenteni. Első feladatunk volt, hogy megmentsük a jószágokat, gazdasági felszereléseket és a lakosság egyéb értéktárgyait. Mintegy 45 háznál végeztünk mentőmunkát.

Amikor reggel fáradtan, sárosan szálltunk ismét fel gépkocsinkra, a látottakon megrendülve, de azzal a felemelő érzéssel tértünk vissza, hogy a munkás-paraszt szövetség testvéri összefogásának ügyét becsülettel szolgáltuk. Ennek folytatásaképpen dolgozóink elhatározták, hogy négy családi ház helyreállítási munkáiban nyujtanak segítséget.

Faragó József
MÁV Kitérőgyártó ÜV.

Szocialista megőrzésre vették át az állomási berendezéseket



Budapest—Keleti-pályaudvaron felkészülnek az alkotmány ünnepének és a vasutasnapnak méltó megünneplésére. Ezenkívül augusztus 16-án még egy ünnepük lesz a Keleti-pályaudvar dolgozóinak: az állomás 70 éves fennállásának évfordulója. Az üi versenyszakaszban az állomás térfelvigyázói és váltókezelői a munka megjavítása céljából, a balesetmentes szolgálat elősegítésére elhatározták, hogy biztosítóberendezéseiket, váltóikat szocialista megőrzésre veszik át. A távirászok a távirdagépeket vették át szocialista megőrzésre. Az átvett berendezések szabályszerű kezelésére, tisztaságára a jövőben az eddiginél sokkal fokozottabb gondot fordítanak. Egyúttal felhívással fordultak valamennyi állomás dolgozóihoz, hogy csatlakozzanak kezdeményezésükhöz.

(Németh Gyula felv.)

EGY VASVTAS TECHNIKUMBAN

Belépünk a Vasútgépészeti Technikum Damjanich-utcai épületébe. Éppen vizsga folyik. A III. a. osztályban — 26 fiú és leány — húzza ki egymásután a vizsgatételeket. A vasúti géptan 30 kérdéscsoportot ölel fel, s hamarjában bizony nem tudnánk megállapítani, melyik kérdéscsoport nehezebb. *„Milyen módon hasznosítjuk a Zeuner-diagrammot és ismertesse a vezérmű jellemző adatainak szerkesztését egy adott töltésnél"* — olvassuk az egyik tételen. De ez sem könnyebb: *„Ábrázolja vízszintes elvezetési iránynál a dugattyú, a főforgattyú, a tolattyú s az excenter sugár helyzeteit az indikátor diagramm nevezetes pontjainak megfelelően."*

— Kétségtelen, hogy nehéz a tananyag — mondja *Füzér Ferenc* igazgató. — És ezenkívül a III. osztályos tanulók magyarból, matematikából, technológiából és elektrotechnikából is vizsgáznak. De az a technikum célja, hogy jól képzett műszaki szakembereket adjon a vasútnak és biztos alapot azoknak, akik tovább tanulnak majd a közlekedési műszaki egyetemen. A tanulók zöme meg is értette ezt, a tanulmányi eredmény ebben az évben sokat javult. Első félévben az iskola átlaga 2.6 volt, év végére 3,2-re emelkedett. Bizonyos, hogy jövőre, amikor a mostani harmadosztályosok eljutnak a képesítőig, még jobb lesz az eredmény.



A záróvizsga jól sikerült. A tanulók és tanárok melegen búcsúznak egymástól. (Kovács Géza felv.)

Azonban, mint a technikumban tett látogatásunk során meg is győződtünk róla, a jobb eredmények eléréséhez az iskolának is szüksége lenne egy és másra. Például nincs rajzterme, pedig a műszaki rajz egyike a legfontosabb tárgyaknak. Nincsenek az iskolának kellékei a gyakorlati oktatáshoz, ezért a tanulóknak a Landler Művekbe kell járniok műhelygyakorlatra. *(A szerkesztőség érintkezésbe lépett a 7. szakosztállyal, ahol közölték, hogy a technikum részére megfelelő segítséget nyujtanak az új tanévben esztergagépek beszerzéséhez.)* A 9. szakosztály és az oktatási szakosztály az eddiginél is több segítséget fog nyújtani a jövőben. A technikum igazgatósága dicséretesen emlékezett meg a két utóbbi szakosztály támogatásáról.

Végefelé járnak a vizsgák, de a technikum munkája nem ért véget. A tanulók egyhónapos nyári műhelygyakorlatra készülnek az Északi Járműjavítóba, a Landler Művekbe, a Hámán Kató- és a ferencvárosi fűtőházba, hogy jövőre még alaposabb gyakorlati tudással felvértezve folytassák tanulmányaikat.

FELADATAINK a kongresszusi verseny után

Közel három hét telt el pártunk kongresszusa óta. Ez idő alatt alaposan átnézhettük a kongresszusi beszámolókat, a felszólalásokat, a kongresszusi verseny eredményeit. Ki-ki megérthette ezekből a neki szóló útmutatást, tanulságot a további munkához. Mi, vasutas dolgozók, boldogan állapíthatjuk meg, hogy pártunk ítélete szerint nem dolgoztunk rosszul, hiszen egyik üzemünket, a miskolci vasúti csomópontot érte az a kitüntetés, hogy megkapta a Központi Vezetőség kongresszusi versenyzászlaját. Ugy érzem legalábbis, hogy *ez a versenyzászló a miskolci elvtársakon keresztül valamennyiönket ékesít.*

De egyúttal kötelez is!

Kötelez arra, hogy *a kongresszus útmutatása szerint töretlen akarattal dolgozzunk tovább a szállítások gyors és pontos lebonyolításáért, a menetrendszerinti közlekedésért, a kulturált utazásért, a szállító üzemek, vállalatok, az utazóközönség megelégedésére.* Pontosabban arra gondolok: *nem szabad megengednünk, hogy a kongresszusi verseny üteme ellanyhuljon és visszaesés következzék be terveink teljesítésében.* Gondoljunk arra, hogy a nyári forgalom előtt állunk, amikor növekszik majd az elszállításra váró árumennyiség és az utasok száma. Gondoljunk arra, hogy közeledik egyik legnagyobb nemzeti ünnepünk, az *alkotmány ünnepe,* meg a mi szép ünnepségünk, a *vasutasnap.* Ugy dolgozzunk tehát, továbbfejlesztve a kongresszusi verseny lendületét, hogy megfeleljünk a nyári forgalom követelményeinek.

Mi, *Budapest-Keleti-pályaudvar* dolgozói a kongresszusi versenyben *személyvonataink késését egy százalékra csökkentettük, munkásvonataink késését pedig az első negyedévi 12 százalékos késéssel szemben teljesen megszüntettük,* noha most több vonatot közlekedtetünk, mint az előző negyedévben. Az érkező vonatok késésének csökkentéséhez azzal járultunk hozzá, hogy a jelzőnél való feltartóztatásokat kiküszöböltük. *Budapest-Józsefváros* állomással kötött komplexbrigád szerződésünk alapján, a józsefvárosi dolgozók segítségével az ipari és mezőgazdasági árukat, zöldségféléket, tejküldeményeket menetrendszerint továbbítottuk, amivel a kocsitartózkodást 105 százalékra javítottuk állomásunkon. Ezzel és a többi versenypont jó teljesítésével elértük, hogy a Déli-pályaudvarral folytatott párosversenyünkben, amelyben versenytársunk eddig mindig megelőzött bennünket, most *mi lettünk az elsők.*

A továbbiakban arra törekszünk, hogy a nyári menetrendbe beállított több vonatot rendesen továbbítsuk, annak ellenére, hogy több kocsi nem áll rendelkezésünkre, mint a télen és állomásunk teljesítőképességét már az eddigi forgalom is meghaladta. Igy akarunk hozzájárulni a dolgozók nyugodt, kellemes üdülésének biztosításához és a kulturált utazás megvalósításához, hogy az alkotmány ünnepén és a vasutasnapon nyugodt lelkiismerettel elmondhassuk: *elvégeztük, amit pártunk feladatul tűzött elénk.*

Csermely János,
a Szocialista Munka Hőse,
Budapest-Keleti-pályaudvar
állomásfőnökhelyettese

Az újjáépített soproni felvételi épületet átadták rendeltetésének

Sopron állomás felvételi épülete a háború során súlyosan megrongálódott. A 72/2 Építőipari Vállalat kapta meg a megbízatást az elmúlt esztendőben a felvételi épület újjáépítésére. Az Építőipari Vállalat dolgozói nyolc hónap alatt végezték el a rájuk bízott feladatot és az állomásépület újjáépítése mellett egy új épületszárnnyal is bővítették az állomást. Az új épületszárnyba korszerű várócsarnok, diákváróterem, személypénztár, poggyász- és expresszáru pénztár, valamint négy irodahelyiség nyert elhelyezést.

A soproni vasútállomás újjáépített felvételi épületét bensőséges ünnepség keretében adták át rendeltetésének. *Szenicei Rezső,* a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút vezérigazgatója méltatta annak jelentőségét, hogy korszerű, minden igényt kielégítő felvételi épület szolgálja már a kulturált utazás céljait és a vasútállomás dolgozóinak zavartalan munkáját.

Eduard Schmidt osztrák vasúti főtiszt a vasúttársaság osztrák dolgozóinak üdvözletét tolmácsolta és kijelentette, hogy az osztrák vasutasok tovább kívánják mélyíteni a magyar vasutasokhoz fűződő barátságukat.



Uj épületszárnnyal bővítették az állomást. (Németh Gyula felv.)

Vasutasok a traktorosnapon



A június 13-i *traktorosnapon*, amikor a gépállomások felé fordult a figyelem, kitűnt, *milyen szorossá vált az a kapcsolat, amely a vasuti üzemek és a patronált gépállomások között alakult ki.*

Az Északi Járműjavító ÜV. kultúrcsoportja a traktorosnapon 35 főnyi gárdával kereste fel az üzem által patronált polgári gépállomást és vidám kultúrműsorral járult hozzá a munkás-paraszt szövetség elmélyítéséhez. Ezt bizonyította az a meleg fogadtatás is, amelyben a gépállomás dolgozói a kultúrcsoport tagjait részesítették.

Az üdvözlő beszédek elhangzása után *Kiss* elvtárs, a gépállomás igazgatója *hálás szavakkal méltatta az Északi Járműjavító dolgozóinak segítő munkáját, amellyel nagymértékben hozzájárultak ahhoz, hogy a polgári gépállomás élüzem lett.*

A kultúrműsor alatt még szorosabbra fűződtek a szeretet és barátság szálai. A kultúrgárda tagjai az egyes számokat az élenjáró traktorosoknak küldték, olyanoknak, mint *Lamos* Elvira 18 éves traktoroslány, aki az országos női traktorosversenyben *második lett és ezért kormánykitüntetést kapott*, továbbá *Berkes* Mátyás és *Dobos* Gyula, akik tavaszi tervüket 164, illetve 143 százalékra teljesítették. Műsor után az üzem és a gépállomás dolgozói még sokáig maradtak együtt baráti beszélgetésre. A látogatás azzal az eredménnyel is járt, hogy *a gépállomás fiataljai kedvet kaptak tánccsoport alakítására. Vadas Lajos* elvtárs az Északi Járműjavító „*Pierre Semard*" kultúrotthonának igazgatója megígérte nekik, hogy legközelebb ismét meglátogatja a gépállomást a kultúrcsoporttal és *segítik megszervezni a gépállomás kultúrgárdáját.*

A *MÁV Hidépítő ÜV.* kultúrgárdája — amint arról *Gyulai* Elemér tudósítónk beszámol — *Nádudvar* község gépállomását látogatta meg a traktorosnapon. A Hidépítő színjátszói, énekesei és táncosai jól sikerült műsorral kedveskedtek a gépállomási dolgozóknak és a község lakosainak, amit azok hálával és magyaros vendégszeretettel fogadtak. Féléve már, hogy a Hidépítő dolgozói segítségére siettek a nádudvari és a derekegyházi gépállomásnak. *Ennek a segítségnek nagy része van abban, hogy a tavaszi mezőgazdasági munkákat mindkét gépállomás jól végezte és a nádudvariak másodikok lettek a megyei versenyben.*

Váradi Antal és brigádja 149 százalékos tervteljesítéssel mindkét gépállomás részére készenlétbe helyezte azokat a gépeket, amelyek a nyári növényápoláshoz, az aratáshoz, csépléshez szükségesek. *Szepesi* Jenő művezető is sajátjának tekinti a gépállomás ügyeit. A vállalat központi motoros műhelye folyamatosan végzi a gépjavításokat. *Nap-nap után újabb rendbehozott gépek és gépalkatrészek hagyják el Budapestet, hogy Nádudvar és Derekegyháza gépállomásán használatba vehessék.* A Hidépítő ÜV pénzügyi dolgozói a könyvelés és normaelszámolásban segítik a patronált vállalatot.

Vigyázzunk DOLGOZÓINK TESTI ÉPSÉGÉRE

Mult év szeptember 8-án a *Szolnoki Járműjavító ÜV* VIII. osztalyán egy 375-ös sorozatú mozdony hajtórúdját kovácsolták. A megmunkálásra váró darabot nem hosszában, az előírt módon helyezték el a gőzpöröly üllőjén, hanem keresztben tették rá, mert az a csigasor, amely hosszirányú elhelyezésnél tartja a munkadarabot, elromlott és nem működött. Ilyen módon az egyengetéshez használt lemezek nem feküdtek fel teljesen az üllőre és amikor a gőzkalapács az első ütést mérte a hajtórúdra, *a lemezek kirepültek a pöröly alól és súlyos balesetet okoztak.* Az egyik eltörte *Törőcsik Béla* homlokcsontját, a másik *Ujvári György* arcán okozott súlyos sérülést.

A balesetből kifolyólag a szolnoki járásbíróság *a foglalkozás szabályainak tudatos megszegésével elkövetett élet- és testiépség veszélyeztetésének büntette* miatt eljárást indított *Tóth Sándor* művezető, *Andrási Béla* osztályvezető és *Ficsuri Árpád* brigádvezető ellen. A bíróság megállapította, hogy *mindhárman felelősek a balesetért.* Tóth azért, mert a munka megindulása előtt ellenőrizte ugyan a gőzpörölyt, de *az ellenőrzést nem kellő gonddal végezte és nem vette észre, hogy a hosszanti csigasor nem működik.* Andrási osztályvezető tudott ugyan róla, hogy a hosszirányú csigasor nem használható, adott is utasítást megjavítására, de ez két hónap alatt sem történt meg, így a pöröly nagyobb darabok megmunkálásra nem volt alkalmas. Ficsuri brigádvezetőt azért vonták felelősségre, mert *mint régi szakmunkásnak tudnia kellett volna és tudta is, hogy a szóbanforgó munkát biztonságosan csak hosszirányban lehet elvégezni.*

A bíróság kimondotta, hogy a dolgozók államában, ahol legfőbb érték a dolgozó ember, *bűnös könnyelműség a biztonság ilyen elhanyagolása*, ezért Tóth Sándor művezetőt és Andrási Béla osztályvezetőt *4—4 hónapi*, Ficsuri Árpád brigádvezetőt pedig *6 hónapi börtönbüntetésre* ítélte. A bíróság azonban nem tartotta célszerűnek, hogy a vádlottakat a termelőmunkától elvonja és figyelembevette azt is, hogy büntetésük letöltése esetén családjuk kereső nélkül maradna. Ezért mindhármuk büntetésének végrehajtását *háromévi próbaidőre felfüggesztette.*

Fellebbezés folytán a szolnoki megyei bíróság elé került az ügy. *A megyei bíróság a járásbíróság ítéletét indokainál fogva helybenhagyta.*

Legyen ez az eset és az ítélet *intő példa* minden vezető számára, hogy *vigyázzanak dolgozóik testi épségére és gondoskodjanak a dolgozók munkájának biztonságáról.*

A Lokomotív Sportegyesület II. országos küldöttközgyűlése

Penteken délelőtt ült össze a MÁV Lenin-körúti kultúrtermében a Lokomotív Sportegyesület II. országos küldöttközgyűlése

Mrovcsák József elvtárs, a Lokomotív Sportegyesület elnöke beszámolójában értekelte a Lokomotív első küldöttközgyűlése óta elért eredményeket es a hiányosságokat. Az elnöki beszámolóban ismertette a magyar sport legutóbbi világraszóló győzelmeit és hangsúlyozta, hogy ezekben nagy részük van a magyar vasutasoknak is. *Szekely Éva, Gyenge Valéria, Csermák József* és sokan mások kivívták a világ elismerését.

A Lokomotív Sportegyesület szép eredményei mögött azonban visszásságok is vannak. 20.174 aktív sportolóból nagyon kevés a vasutas. A Mezőtúri Lokomotív

256 sportolója között mindössze 6 vasutas.

A Szigetvári Lokomotív Sportkörben pedig *egyetlen vasutas dolgozó sem volt.* Meg kell dícsérni a szegedi terület jó munkáját A *Szegedi Lokomotív Sportkör* 40 városi atlétikai bajnokságot rendezett és kiváló eredményeket ért el.

Bizonyos bürokrácia is mutatkozik az egyes területi sportelnökségeknél. Helytelenül, a legegyszerűbb kérdésekben is felülről várják a megoldást. A jövőben sokkal nagyobb önállósággal kell dolgozniok ezeknek a sportszerveknek. A sportmunkában meglévő hiányosságok egyik oka, hogy *lebecsültük az agitációs propagandamunkát.* A dolgozó tömegek között nem népszerűsítettük az egyes sportágak előnyeit, szépségeit és azok jelentőségét.

Az elnöki beszámoló részletesen foglalkozott, az 1953/54. évi MHK-eredményekkel.

Az MHK-ban a fő hiba a kampanyszerűség.

A területi sportszervek többször helytelen adatokat jelentettek az elnökségnek és nem töltötték meg az MHK nemes mozgalmát szocialista tartalommal.

Mrovcsák elvtárs javaslatot tett a Lokomotív új alapszabályára. Az új alapszabály világosan megszabja a Lokomotív Sportegyesület számára a legközelebbi evek munkáját. Az alapszabály foglalkozik az utánpótlás nevelésével, ezért a Lokomotív sportegyesületeknek a jövőben még szorosabb kapcsolatot kell kiépíteniök a DISZ-szervezetekkel

Az elnöki beszámolót élénk vita követte. *Nagy Sándor* elvtárs, a Komáromi Lokomotív küldötte kifogásolta, hogy az elnöki beszámolóban kevés volt a bírálat Arra hívta fel az elnökség figyelmét, hogy a SZOT-nál és OTSB-nél nagyobb súllyal lépjenek fel a pályakérdésekben Több felszólaló kifogásolta a sportkörök költségvetését. Elmondották, hogy az elnökség által javított költségvetések nem minden sportkörnél tükrözik az anyagi igényeket.

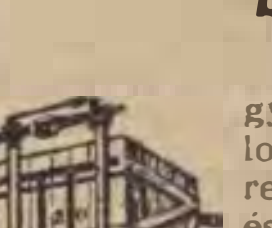
A belügyminiszteriumi Dózsa SE küldötte ezután átadta az elnökségnek a Dózsa egyesület zászlaját

Bencs János elvtárs, a Soproni Lokomotív küldötte javasolta, hogy a közgyűlés küldjön táviratot a Svájcban győzelmesen szereplő magyar labdarúgóválogatottnak.

A Nyíregyházi Lokomotív küldötte a közgyűlés résztvevőinek nagy tapsa között jelentette be: hogy a nyíregyházi sportolók a vasutasnapra két darab 3000 tonnás irányvonatot továbbítanak. *Hegedüs Jenő* elvtárs Szegedről a szakvonali vezetőkkel való jó kapcsolat fontosságáról beszélt. A vasutassport további fejlesztése érdekeben javasolta, hogy az OTSB-hez nevezzenek ki vasutasképviselőt. *Szabó Antal* elvtárs hiányolta, hogy a Lokomotívnak úgyszólván nincsenek külföldi sportkapcsolatai.

(Lapunk zártakor a küldöttközgyűlés még ülésezett.)

Akik saját kényelmüket becsülik többre...



Málházó vagyok Bicske állomáson. Szeretek dolgozni és a munkámat el akarom végezni becsülettel. De úgy látszik, nem mindenki gondolkodik így. Mi az árut előkészítve várjuk a vonatot, de már többször előfordult, hogy amikor a szerelvény megérkezik, legnagyobb bosszúságomra megjelenik két szaktárs (a vezető és a kezelő) és kimondják harsányan: „*Nem visszük el az árut, nincs hely!*"

Berakok én abba még kétannyi árut is — válaszolom nekik, de ők az én szavamat nem veszik figyelembe és nem tudok mit tenni.

Huszonkét éve dolgozom a MÁV-nál, megtanultam már, mennyit lehet berakni egy kocsiba. Ezért azt mondom: *nem a helyszűke, hanem a kényelem miatt nem fért el az áru.* Talán attól féltek a szaktársak, hogy meggyűrődik a ruhájuk?! Mert arra nem gondoltak — ebben biztos vagyok — hogy öt kosár jegelt halnak nem mindegy, reggel 8 órára, vagy délre ér-e az értékesítőbe.

Ismétlem, ez már nem egy esetben fordult elő *(legutóbb június 10-én a 12-es számú vonatnál)* és azért teszem szóvá, mert bánt, hogy vannak közöttünk olyanok, akik saját kényelmüket többre becsülik, mint valamennyiünk érdekét.

Még egyet említek meg. Ha az ember a húzavona miatt méregbe jön és kissé hangosabban fellép, akkor ilyesforma „*megtisztelteté*st" kap: *közönséges málházóval nem tárgyalok!* Én nem tárgyalni, hanem dolgozni vagyok a vasútnál. De sajnos, még sokan vannak, akik *munka helyett legszivesebben csak „tárgyalnának"*. Ideje lenne már, hogy megszünjenek az ilyesmik, mert másképp nem végezhetünk eredményes építőmunkát.

Szabó II. János,
Bicske állomás dolgozója

HELYREIGAZITÁS

Lapunk június 12-i számában sajtóhiba folytán egy képszöveg helytelenül jelent meg az első oldal alsó részén. Azt írtuk, hogy közel 100.000 forint pénzjutalmat osztottak ki a pécsi csomópont dolgozói között. Helyesen: közel 100 dolgozó részesült 34.800 forint pénzjutalomban a pécsi csomópont és terület élenjáró dolgozói közül.

Utazás közben

Írta: Zoltán Dezső

Hófedte hegyek között kanyargott a vonat. A fülke utasai áhitattal nézték a tájat, a zuzmarás fákat, a befagyott gránitszürke patakot, a hó súlya alatt nyögő sürgönyhuzalokat. Reggel volt, sütött a nap, vidámság áradt. A fülkében meleg volt, talán túlságosan meleg. Az egyik utas, a fiatal, nyurga diáklány pironkodva kérte az ajtónál ülő hadnagyot, nyissa ki egy rövid időre a folyosóra nyíló ajtót.

A diáklány mellett negyven év körüli férfi ült, magasrangú vasutas. Arca sovány, beesett, bogárfekete haja homlokánál őszbe vegyült. Most fejezte be a reggelijét. A térdén nyugvó asztalikendő szélébe megtörölte szája szélét és az egész kendőt a benne lévő maradékokkal összefogta és átnyujtotta a leánynak. Amikor a leány az asztalikendőt átvette, néhány kenyérmorzsát rászórt a vele szemben ülő idős férfi ruhájára Tétován nyúlt a férfi felé, hogy helyrehozza a hibát, megszabadítsa a fekete öltönyön csillogó morzsáktól, aztán visszahúzta a kezét, zavartan rebegett bocsánatot. Az idős, szúróstekintetű férfi látható bosszúsággal rázta le gondosan ápolt ruhájáról az illetlen morzsákat és sértődötten félrefordította tekintetét, belefúrta szemét az eléje táruló tájba. A leány zavartan mozgolódott a helyén, a magasrangú vasutas, a lány édesapja leplezetlen furcsa mosollyal nézte a jelenetet és szeme összevillant a hadnagyéval. Értették egymást. Ott vibrált a mosoly a szájuk szélén, úgy méregették egymást, mint, akik szövetkezésre készülnek. A hadnagy elkérte az ülésen heverő élclapot. A magasrangú vasutas pedig kezébe vette a vaskos könyvet, amelyet a tiszt az ülés karfáján pihentetett. Háborús regény volt. Már olvasta. Olvasott könyvről jól esik beszélni azzal, aki még a kezdetén tart. Fölényt ad az az embernek, ha oly titkok birtokában van, amelyek megismerése felé most hajózik a másik.

Békés utazgatás közben katonával háborúról beszélgetni, nem utolsó szórakozás. Hátha még a katona oly fiatal, mint a fülkében utazó, aki még zsenge korát élte az ágyúdörgések idején. Sorra elevenedtek a háborús élmények. A diáklány tágranyilt szemmel hallgatta a történeteket, a fiatal tiszt bátortalan megjegyzésekkel támogatta a tapasztalt, a deresedőhajú vasutas visszaemlékezéseit.

A magasrangú vasutas mozdonyvezető volt egykor. A háború idején katonavonatokat továbbított. A mozdonyvezető, ha nem is ölti magára a katonazubbonyt, ugyanúgy a tűzben van, mint az arcvonalban harcoló. Hulló bombák között lőszert, robbanóanyagot továbbítani, nem gyerekjáték.

Az egykori mozdonyvezető cigarettát vett elő, megkínálta a szomszédját, a hadnagyot.

— Köszönöm szépen, nem dohányzom — mondta a hadnagy és cukrot tett a szájába. Most olyan volt, mint egy mesére éhes kisfiú. Egyre a szomszédját nézte, várta a további történeteket.

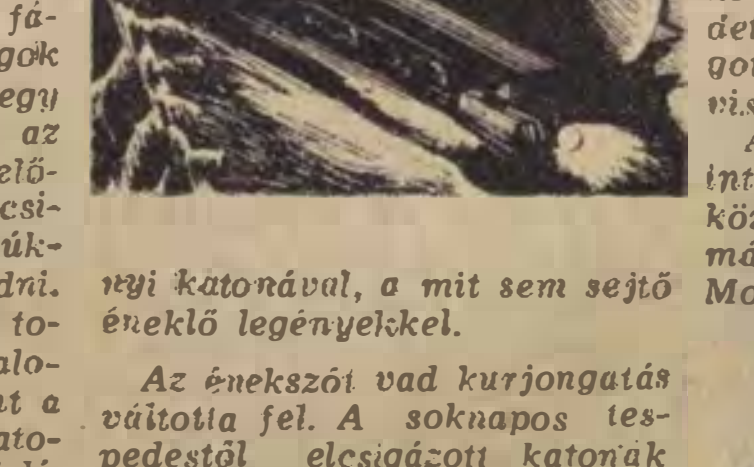
Az egykori mozdonyvezető belebámult a füstgomolyagba és mosolygott. Nyitott szemmel ült a fülkében és elsüllyedt kö-



rülötte a világ, emlékei távol jártak, távol időben és térben Beszélni kezdett:

— Nyár volt, fülledt éjszaka Szellő se rezdült, a magasba nyúló erdélyi hegyek sötéten, fenyegetően őrködtek a táj felett. A nappali pára finom fátyolt vont a hold és a csillagok elé. A vonat már napok óta egy zászlóalj katonának volt az otthona. 40—50 legény préselődött össze egy-egy teherkocsiban és ezen az éjszakán a fiúknak nem akaródzott lefeküdni. A nyitvahagyott ajtóknál tolongtak, levegőztek és bús dalokat énekeltek, míg a vonat a front felé haladt, vitte a katonáka, ismeretlen jövőjük felé.

— Akkor utaztam először ezen a vidéken. Nem ismertem a pályát, a többnapos szolgálat, a napok óta tartó perzselő meleg túlzottan igénybevette testi erőmet. Az Alföldhöz szoktam, nyugtalanított a sok mozdulatlan hegyóriás, a tátongó völgyek és a bennük kígyózó ezüstszínű patakok. Meghökkentett, amikor váratlanul alagútba értünk és szorongással vártam, mikor hagyjuk azt magunk után. Sok alagút következett, hegynek felfelé erőlködött a vonat, prüszkölt, fújtatott, majd hirtelen vidámat lélegzett, lejtő következett. Kikapcsoltam a gőzt, saját ereje vitte a mozdonyt, vitte-vitte ismeretlen útján. A legények énekeltek. A szikrák incselkedve futottak feléjük, valóságos tüzijátékot rendeztek a számukra. Egyre nőtt a sebesség. Mintha megbokrosodott volna a hűséges gép, úgy nyargalt a véget érni nem akaró lejtőn. A vonat rohant, száguldott a kanyargós, lejtős pályán a hosszú szerelvény a zászlóalj-



nyi katonával, a mit sem sejtő éneklő legényekkel.

Az énekszót vad kurjongatás váltotta fel. A soknapos tespedéstől elcsigázott katonák zabolátlan örömmel élvezték a sebességet, nem is törődtek vele, hogy az közelebb viszi őket a fronthoz. Akkor persze nem is gondolhatták, hogy még a frontra kerülésük előtt is szembetalálkozhatnak a halállal. Én jól tudtam, mi vár ránk. A fékek nem működtek, a sebesség meg nőtt, a kilométeróra mutatója 90-et jelzett. Kilencven kilométerrel haladni a lejtős, kanyargós pályán egyet jelent a vonat kisiklásával. És mennyi egyéb veszély várt ránk! Belerohanhattunk volna az előttünk haladó szerelvénybe vagy szembe jöhetett volna velünk egy felfelé erőlködő vonat, hiszen a forgalmisták nem is sejtették, hova nyargalt már előre a hosszú katonaszerelvény. A géptől nem várhattam többé segítséget. Ellengőzt adni ezen a meredek lejtőn, egyenlő az öngyilkossággal, a biztos halállal.

A vészsíphoz nyúltam. Húztam, húztam. A legények kurjongatása abbamaradt. A vészsíp síró, panaszkodó fütyölése gyanút keltett bennük. Az éjszakát a vészsíp hangja vette birtokába...

Elképzeltem a katonák riadt tekintetét, a halál perzselő közelségét. Mit is tegyek? Fűtőm már méregette a kiugrás lehetőségeit. Odaállt a mozdonykonyha hágcsójához, leereszkedett rajta, de mélység tátongott a pálya mellett. Óvatosan visszakúszott.

Állomáshoz közeledtünk. Az integető kézilámpák sorfala között rohantunk át az állomáson. Nem tudtam megállni. Most már minden remény ki-



aludt. Becsuktam a szemem, vártam a végzetet, de kezem még ösztönösen rángatta a vészsípot. És akkor hirtelen lassúbbodott a vonat irama. Emelkedőhöz értünk. A megbokrosodott jószág megszelídült, tajtékzó dühe elcsendesült. A fékek is működni kezdtek. Amikor beértünk a közeli állomásra, már világosodott.

Ránéztem a fűtőmre. Nem volt emberi ábrázata. Az egész utazás alatt összehúzó a gugolt a tűztér mellett, most hirtelen elvágódott. Rosszgyomrú ember volt, a különböző vizek, a hideg ételek tönkretették a gyomrát. Kezelésbe vettem. Csakhamar sikerült őt eszméletre téríteni. Azután ólmos lábamat a hágcsón erőltettem. Nem tudtam lemászni a mozdonyról. Végül a kezem segített, úgy csúsztam le a fogantyún, mint a tornász a rúdról. Nekidőltem a hágcsónak, a szám megtelt keserű nyállal, de mielőtt kiköphettem volna, ott állt előttem egy szőke, harcsabajúszú ember, papucsban, pizsamában. Suta főhadnagy volt, a vonat parancsnoka. Fáradt lábamat önkönytelenül összébbhúztam, kiegyenesítettem a hátam és figyelő tekintettel fordultam a főhadnagy felé.

— Ember, megbolondult maga? — pattant a szó a harcsabajúsz alól — mit szórakozott azzal a síppal, egész éjjel nem hagyott aludni.

★

Hófedte hegyek között kanyargott a vonat. Az egykori mozdonyvezető hátradőlt az ülésen, újabb cigarettára gyujtott. A fiatal hadnagy mosolygott. Cukorkával kínálta a diáklányt. Az idős, szúróstekintetű férfi elfordította fejét a havas tájtól, hosszasan végigmérte az egykori mozdonyvezetőt, a bársonyos tekintetű hadnagyot, a nyurga diáklányt, aztán ismét belemélyesztette szemét a messzeségbe.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 53 sz. — Telefon: 228—895 428—317, 428—332, üzemi telefon: 16—76, 39- 49 Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány, — Szikra Lapnyomda, Budapest VIII Rökk Szilárd u 6 Felelős nyomdavezető, Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 26. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JÚNIUS 26.

„SZEMED A PÁLYÁN LEGYEN!" — „TARTSD A TERET FELÜGYELET ALATT!"

Az egyre növekvő szállítási feladatokat, az államvasutak balesetmentes közlekedésének elérésére tett erőfeszítéseinket jelentősen segíti a közelmúltban kiadott rendelet ismerete es betartása. Minden becsületes vasutas dolgozó számára kötelező, hogy magáévá tegye a balesetmentes forgalom vitelének alapfeltételeit: „Szemed a pályán legyen!" és „Tartsd a teret felügyelet alatt!" A két rendelet megjelenése óta eltelt idő igazolja, hogy vasútunk baleseti helyzete kedvezően alakul és teljesítőképessége növekszik.

Az eredmények azonban még mindig nem teljesek és alatta maradnak a várakozásnak. Különösen a végrehajtó szolgálatnál. Még ma is előfordul, hogy a balesetvizsgálók kénytelenek megállapítani, hogy ha a két rendeletből folyó kötelességüknek eleget tettek volna dolgozóink, a balesetet el lehetett volna kerülni. Ugyanezt tapasztaljuk a balesetelhárítási ellenőrzések során is. Ilyenkor szinte lépten nyomon lehet találkozni ellenvetésekkel a rendelet betarthatóságát illetően. Időt és energiát pazarolnak egyesek annak megmagyarázására — hogy miért nem lehet a rendeleteket betartani. Ahelyett, hogy ugyanezt az időt, energiát a rendeletek betartását biztosító előfeltételek megteremtésére használnák fel.

Még ma is sokan vannak,. akik nem tudják vagy nem akarják tudomásul venni: mit jelent forgalombiztonsági szempontból, ha a figyelő szemek állandóan rajta vannak a jelzőkön, váltókon, vágányutakon és mindenen. ami figyelmeztethet bennünket az esetleges akadályokra. Hogy mit jelent, ha a vágányút lezárása után a tér felügyelet alatt van. Amikor a figyelő tekintet újra és újra átfésüli a vágányutat, annak a környékét és kellő időben felfedez egy helytelenül lezárt váltót, egy korábban észre nem vett határhiányt, vagy egy-egy be- vagy kihaladó vonatot veszélyeztető mozgást és még kellő időben foganatosítható intézkedésekkel elháríthatják a vonatot veszélyeztető akadályokat. Ha már arra nem volna idő, akkor a vonat személyzetét „Megállj!" jelzésekkel figyelmeztetik és az megteheti a szükséges intézkedéseket a vonat megállítására, mielőtt bekövetkezne a korábbi mulasztásokból előadódó baleset.

Ha mindenhol és mindenki felméri és megérti a két alaptétel jelentőségét, akkor nem azt keresik, hogy milyen indokok alapján bujjanak ki a biztonsági intézkedések végrehajtása alól és hogy kiket tudjanak megnyerni nagyon is átlátszó érveik támogatására, hanem az oktatásokon, a szolgálatátadásokon és ellenőrzéseken keresztül rövid idő alatt ránevelhetnék a dolgozókat azok maradéktalan betartására. Ugyanis, ha az oktatások és szolgálatátadások alkalmával szó is esik ezekről az alaptételekről, nem mindenhol olyan súllyal, mint ahogy azt vasutunk és a vasutasdolgozók érdekei megkívánnák. Egy-egy napon is ritka kivételtől eltekintve az ellenőrzések ilyen irányú mulasztásokkal kapcsolatban megállapításokat nem tartalmaznak sem a szolgálati helyek vezetése, sem az igazgatósági ellenőrző közegek részéről. Így áll elő az a helyzet, hogy a forgalom biztonságát védő fenti rendeletnek szinte csak a forgalom biztonságát ellenőrző osztályok részéről igyekeznek érvényt szerezni. Természetesen ez a feladat nem népszerű tevékenység azok előtt, akik még nem állnak az öntudatos fegyelmezettség kívánt fokán, azok előtt, akik csak külön „meggyőzéssel" tudják megérteni jelentőségét. A meggyőzésre pedig szükség van és mindenkinek ki kell vennie részét a meggyőzés munkájából, akire ez tartozik.

A két rendelet betartását — éppen fontosságára való tekintettel — mozgalmi feladatként kell kezelni. A dolgozók által tett vállalásokban például nagyon is bele kívánkozik egy olyan felajánlás, amelyen keresztül biztonságosabbá válik vasutunk forgalma, s emelkedik teljesítőképessége.

A külszolgálati helyek vezetőinek arra kell törekedniök, hogy az ilyen felajánlásokat elosegítsék. Ehhez igényeljék a mozgalmi szervek támogatását. Ezzel elérhetnénk azt, hogy valamennyi érdekelt vasutasdolgozó vállalásának fontos, mondhatni első pontja volna a „Szemed a pályán legyen" és „Tartsd a teret felügyelet alatt" rendeletekben foglaltak gyakorlati módon való feldolgozása és betartása. Különösen kívánatos volna, ha az igazgatóságok III. osztályainak vonalbiztosai tennének olyan vállalásokat, hogy vonalaikon nemcsak *adminisztratíve* — (sokszor még így sem) — végeznék ellenőrző munkájukat, hanem a tényleges munkamenetet is ellenőrizve fednék fel és küszöbölnék ki a hibákat.

Pártunk III. kongresszusa az életszínvonal gyorsabb emelkedésének fő biztosítékaként az önköltség csökkentését, a munka termelékenységének emelését jelölte meg. Az államvasutak önköltségének alakulásában a balesetek okozta kiadások komoly tehertételként szerepelnek. — ugyanakkor jelentős szerepet visznek a termelékenység alakulásában is. Márpedig ha ez így van, akkor látnunk kell, hogy a balesetek csökkentése révén jelentős mértékben tudjuk a vasút önköltségét csökkenteni, termelékenységét növelni. Nyilvánvaló tehát, hogy amikor küzdünk a balesetek ellen, amikor betartjuk a balesetek megakadályozása érdekében kiadott rendeleteket, párthatározatokat hajtunk végre. A párthatározatok végrehajtásában pedig elsősorban a kommunista vasutasoknak kell élenjárniok, hogy példájuk nyomán a széles vasutas dolgozó tömegek is ugyanazon az úton haladjanak, egyemberként harcoljanak a kongresszusi határozatok, a párt célkitűzéseinek megvalósításáért, az egész dolgozó nép felemelkedéséért. Ezért elengedhetetlen feltétele a vasúti munkának a balesetek megakadályozására kibocsátott rendeletek feltétel nélküli betartása és betartatása.

Fehérvári József



Lapunk feltárta azokat a nehézségeket, amelyek meggátolták, hogy a nagy létszámmal dolgozó kecskeméti állomás üzemi konyhát kapjon. Cikkünk felhívta az illetékesek figyelmét arra, hogy elsősorban a bürokratikus ügykezelés, a dolgozók jogos kívánságainak meg nem értése állja útját az üzemi konyha létesítésének. Cikkünk nyomán az illetékesek együttes erővel orvosolták a kecskemétiek régi panaszát és ma már kitűnően működik üzemi konyha áll az állomási dolgozók rendelkezésére. Napról-napra emelkedik az üzemi étkezésben részvevők száma. Mintegy 140 vasutas dolgozó fogyasztja el naponta ízletes ebédjét a kecskeméti állomás üzemi konyháján.

DOLGOZÓINK a félévi terv teljesítéséért

Két óra négy perc alatt Ferencvárosból Szolnokra

Fűtőházunk *„500"-as* fűtőházi létére lemaradt a tervteljesítésben. Kilométertervünkkel két nappal, terhelési tervünkkel négy nappal maradtunk le. Sürgősen segíteni akarunk ezen, mert vesszedelmesen közeleg a második negyedév vége.

Mozdonybrigádjaink el is követnek mindent. Egyik legjobb brigádunk, a *Patai*-brigád, amelynek tagjai *Patai Ferenc* mozdonyvezető, *Bózsó Sándor* és *Szabó Ferenc* fűtők, 424—132 számú gépükkel harcolnak a lemaradás eltüntetéséért. A brigád az úgynevezett *„pendli-fordában"* jár Szolnok és Budapest-Ferencváros között tehervonattal. Június 3—13 között váltójukkal *a Marosfi-brigáddal minden 24 órában kétszer járták meg Budapestet és így naponta 400 kilométert tettek meg.* Patai elvtársnak öt nap alatt 2000 kilométer és több mint 24.000 százelegytonna kilométer a teljesítménye, ami 300 százalékos terveljesítésnek felel meg. Sem a hanos fűtőházban sem Ferencvárosban 20 percnél tovább nem tartózkodtak. Az öt nap alatt *11 tonna szenet takaritottak meg. Volt olyan útjuk, amelyen 2 óra 4 perc alatt értek Ferencvárosból Szolnokra teljesen kiterhelt tehervonattal.*

Segítségükre voltak a menetirányítók. Patai elvtárs csak azt sajnálja, hogy 10 napnál tovább nem maradhatnak meg a szovjet típusú fordában, mert ilyen tempó mellett a kazán gondozására nincs elég idő. De a szovjet tapasztalatok fokozottabb átvételével meg akarják találni a módját, hogy rajtuk kívül minél több mozdonybrigád meg tudja csinálni a maga gépével ezt a gyorsított fordulót. A Patai-brigád és mások is befejezték már félévi tervüket. *Németh Béla, Sánta Károly* és *Csősz János* brigádja pedig már nemsokára júliusi tervükkel végeznek.

Szombati József
levelező

Jól takarékoskodnak az anyaggal a Hídépítő dolgozói

A *MÁV Hídépítő ÜV* dolgozói feladatul tűzték maguk elé, hogy a vasutasnapra behozzák félévi lemaradásukat. Biztató, hogy a zalaszentiváni, a körmendi, a sajóecsegi és a tárnoki építésvezetőségek júniusban 10 százalékkal jobb eredményt értek el, mint májusban. Simontornya, Recsk, Budapest-Kerepesi-út és Gödöllő építésvezetőségek az anyagtakarékosságban értek el jó eredményt. *Ocska fahulladék felhasználásával 35 000 forint értékű faanyagot takaritottak meg.*

Kalácska István szerszámlakatos úgy takarékoskodik, hogy régi kiselejtezett szerszámokat és gépalkatrészeket újít fel. *Negyedévenként 5000—8000 forintot takarit meg.*

Fóris Rudolf művezető régi hídroncsokból és beöntésre váró vashulladékokból kiválogatja a cölöpsarukat, csomólemezeket, szélrácsokat, kalodákat, a járdatartókhoz szükséges keresztkötéseket. A lakatosok és hidászok ezeket az alkatrészeket felújítják. *A Fóris-brigád havonta 8000—10.000 forint értékű új anyag beszerzését teszi szükségtelenné.*

Solymossi Emil gépkezelő már a harmadik hónapja működteti kompresszorait a szentesi építésvezetőségen. Minden fő- és mellékjavítást maga végez el, ezért üzemórakiesése nincs és 15—20 dolgozó zavartalanul végezheti a Tisza-híd vasszerkezeti munkálatait.

Gyulai Elemér
levelező

A pályafenntartási dolgozók az önköltség csökkentéséért

A *kisújszállási pályafenntartási főnökség* VII. pályamesteri szakaszán dolgozó brigád *Fodor János* előmunkás vezetésével vállalta, hogy a vágányszabályozási önköltség eddigi havi 2.13 forintos összegét — tovább csökkentik. A Fodor-brigád 116 százalékos teljesítménnyel állta a szavát: a 2.13 forintos önköltséget — 1.79 forintra *csökkentette.*

A *debreceni pályafenntartási főnökség* XIII. pályamesteri szakaszán dolgozók a vasbetonaljas felépítménynél 133 százalékos eredményt értek el. Munka közben sikeresen *alkalmazták a kisbrigád-módszert,* s a vágányszabályozási munkánál a Koleszov-féle melegcsákány-váltást.

A *záhonyi 7. csoportkitérő beépítésénél* is nagy győzelem született legutóbb. *Megtakaritottak 90.000 forintot.* Ez az összeg elegendő egy újabb kitérő beépítésére.

A *mátészalkai pályafenntartási főnökség* IV. pályamesteri szakaszán *Bakos Ferenc* előmunkás brigádja 139, a II. pályamesteri szakaszon *Erdei János* előmunkás brigádja 131 százalékot ért el.

Lehetne még hosszasan sorolni a pályafenntartási dolgozók munkagyőzelmeit, amelyeket most, a kongresszus után még tovább fokoznak, hogy elősegítsék a kongresszus határozatainak végrehajtását.

Balogh Béla
debreceni igazgatóság, II. osztály

Kitérők időszakos vizsgálata



A pályafenntartás dolgozói az előírt időközökben időszakos vizsgálatnak vetik alá a kitéröket és keresztezeseket. A forgalom biztonsága szempontjából a rendkivül fontos munkát nagy gondossággal kell végezni. Képünkön budapest—ferencvárosi V. pályafenntartási szakasz dolgozói, Szarka Imre pályamunkás (balról-jobbra), Szijártó József mérnök és Varga János előmunkás a szakasz kitérőjének állapotát vizsgálja felül.

(Kovács Géza felv.)

Napi 1500 tonna túlsúly továbbítását vállalták

Debrecen állomás dolgozói kemények harcolnak a második negyedévi terv sikeres befejezéséért, de közben már a IV. vasutasnap méltó megünneplésére és az alkotmány ünnepére is készülnek. A röpgyűléseken beszélték meg, hogyan ünnepeljék az idei vasutasnapot és miként készüljenek az alkotmány ünnepére. Nagyon sok vállalás történt, legtöbb a munka minőségének megjavítása és az önköltség csökkentése érdekében.

A többi között a vonatforgalmi terv teljesítését 101 százalékról 103-ra, a kocsitartózkodási tervet 79-ről 102-re, a menetrendszerinti vonatindítást 100-ról 105-re, a tehervonatok átlagos terhelését 101 százalékról 105 százalékra javítják. *Az állomás dolgozói napi 1500 tonna túlsúlyt kivánnak továbbitani.* A debreceniek jó kezdeményezése a lendület megtartásáért azt jelenti, hogy már a vasutasnapig mintegy 90.000 tonnával több árut szállítanak el a tervezettnél. Ez a túlsúly száz darab 900 tonnás vonatnak felel meg.

Nagy önköltségcsökkentést jelent ez, mert a száz vonathoz szükséges mozdonyt, annak személyzetét és a száz vonat továbbításához szükséges szenet ilyen módon megtakaríthatjuk.

KALMAN ERNŐ, levelező.

A Szovjetunióból



A szűzföldek meghódításáért harcbaindult fiatalokat korszerű gépekkel segíti a szovjet ipar. Képünkön vagonokba rakják az új földek feltörésére szánt traktorokat. (A. Sajhet felvétele)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

SZAVAK HELYETT TETTEKET

Aktivaértekezlet a ferencvárosi fűtőházban

BUDAPEST-FERENCVÁROS az ország egyik legjelentősebb vasúti csomopontja s a ferencvárosi fűtőház e góc egyik legfontosabb része. A fűtőháziak ismerik felelősségüket, jól tudják, mit vár tőlük az ország. Ez a felelősségtudat hatványozódik a fűtőházi kommunistákban. Ezért volt olyan izzó légkörű, harcos szellemű a napokban megtartott aktívaértekezletük, ahol megvitatták a a kongresszus határozatai szellemében feladataikat.

A beszámoló a kommunisták elé tárta a szocializmus építésének ragyogó távlatait, majd rátért a fűtőház legégetőbb problémáira: *az önköltség csökkentése és a béralaptúllépések megszüntetésének feladataira.*

— *Az életszínvonal emeléséhez nekünk is hozzá kell járulnunk: olcsóbban és gyorsabban kell szállítanunk, több túlsúlyt kell továbbítanunk, fokoznunk kell széntakarékossági eredményeinket...* A beszámoló később megállapította, hogy *Ferencvárosban* éppen ezeken a területeken nem valami rózsás a helyzet. Pedig a ferencvárosi kommunisták jól tudják, hogy a kongresszus határozatainak végrehajtása — minden kommunista számára törvény!

Az elmult év hasonló időszakában *egy százelegytonna szállítása hat fillérrel kevesebbe került, mint most.* 8—10 százalékkal alacsonyabb jelenleg a teljesítmény, de ugyanakkor 164.000 forinttal túllépték a béralapot az utazószemélyzetnél. Ez közel kétszerese a tavalyi béralaptúllépésnek.

HOL A HIBA? Ezt igyekeztek feltárni a kommunista aktívák, érzeve felelősségüket. Elsősorban a politikai munkát hibáztatták: még nem sikerült minden dolgozóval megértetni, hogy a jólét emelése a dolgozókon múlik. Előfordultak bércsalások a kazánmosóknál, szeneseknél. Elszámolnak nemlétező tolatásokat, stb. A fiókműhelyben és a kocsijavítóban 4 százalékkal emelkedett a termelékenység, de ennek duplájára a kifizetett bérek. Vannak azonban más hibák is. *A ferencvárosi szénrakodónál egyszerre 20—25 gép vár, sokszor órákon át, szerelésre.* És ez így megy hetek óta. *Pencz* Tibor elvtárs például elmondotta, hogy az értekezlet ideje alatt tíz gép áll a szénszerelőnél, az éjszaka, hajnal felé pedig 34 gép állt ugyanott. Még mindig nem jó a szolgálati ágak együttműködése, sok a meggondolatlan, felelőtlen intézkedés. Június 7-én például egy 424-es mozdonyt gépmenet küldtek vissza Miskolcról Ferencvárosba.

— *Ma az állomásirányító 8 olyan gépet kért* — mondotta *Pencz* elvtárs felszólalásában — *melyet 6—8 óra múlva lemondott. A kár valamennyi dolgozó zsebéből veszi ki a forintot. Gyakran előfordul, hogy gépünkkel annyi hasznot sem hajtunk, amennyibe a szén kerül. Például 411-es mozdonyommal elvittem Erdről egy szerkocsit Hárosra, majd onnan visszamentem Érdre gépmenetben — mindezt 12 óra alatt! Utána 12 órát álltam. Így telt el 24 óra szolgálatom. Ki ezért a felelős?*

Egymást követik a szenvedélyes felszólalások. — Egyszer a gépek várnak órákat szerelvényre, máskor a szerelvények gépre — mondják az elvtársak.

— *Egy vonatba sokszor 5—6 vörösbárcás kocsit is belőknek és senkit nem vonnak érte felelősségre* — beszél *Szalatnyai* elvtárs. — *Ezek nem új panaszok, felvetődnek minden értekezleten, még sincs semmi intézkedés. A hibák feltárásától még nem rendeződnek a dolgok...*

AZ ÉRTEKEZLET felszólalóit hallva, akaratlanul is eszünkbe jut a ferencvárosi góc nemrég megtartott aktívaértekezlete, melyet a *vasút politikai főosztály, a vasutasszakszervezet* és a *vasúti főosztály* munkatársainak brigádjelentése alapján tartottak: *„... a hibákért természetesen felelősség terheli a helyi szakmai vezetőket, budapesti MÁV igazgatóság és a vasúti főosztály illetékes vezetőit is, akik sokszor bürokratikusan, nem egyszer lélektelenül foglalkoztak a góc problémáival és nem egy esetben magukra hagyták azokat problémáik közepette... sok még a gépre váró vonat és az ácsorgó gép, az önköltség leszorításában is van még bőven tennivaló...“* — ismertette akkor a beszámoló. A vasút politikai főosztály határozata pedig kimondta, hogy *a budapesti vasút politikai osztály, a budapesti MÁV igazgatóság vezetője és a területi bizottság elnöke biztosítsa a hiányosságok megszüntetését.*

A határozat óta több mint egy hónap telt el és azóta — legalább is a fűtőházban — nem tapasztalható változás. Ma sincs például instruktoruk és több segítséget sem kapnak, mint azelőtt. A határozat az eltelt egy hónap alatt — papiron maradt!

A FERENCVÁROSI fűtőház kommunistái tettekkel akarnak hozzájárulni a kongresszus határozatainak valóraváltásához. Megnyilvánult ez már az aktívaértekzlet előtt is termelési eredményeikben. *Balázs Ferenc* mozdonyvezető és brigádja néhány hét alatt több 30 százalékos túlsúlyt továbbított, miközben 109 tonna szenet, közel 50.000 forintot takarított meg. Jó példát mutatott *Meggyesi* Dezső is és még sokan mások. Az aktívaértekzleten is többen tettek újabb felajánlásokat. *Haluska* Géza vállalta a javítási állag 25 százalékos és a szénfogyasztás 15 százalékos csökkentését. *Pencz* Tibor mozdonyán a vasutasnapig *„nem lesz javítás“*. *Balázs* Ferenc és brigádja az alkotmány ünnepéig újabb 50 tonna szenet takarít meg.

Az aktívaértekezlet határozata is fontos feladatokat szab a kommunisták elé az önköltség csökkentése, a minőség javítása, a bérfegyelem megszilárdítása terén. Világosan látják a fűtőházi kommunisták, hogy a hibák kijavításáért nekik kell tenniök a legtöbbet. De mindezen túl számos olyan probléma van a fűtőházban, *amelyet a felsőbb szervek segítsége nélkül nem lehet megoldani.* Ilyen például a szénszerelő ügye, a többször megígért, de ma sem biztosított védőétel, a munkásruhaellátás és sok más. Ezekre a kérdésekre kielégítő választ nem tud adni a pártbizottság. A fűtőházi dolgozók elvárják, hogy megfelelő segítséget kapjanak a felsőbb szervektől, elsősorban az igazgatóságról, ahhoz harchoz, melyet ők a fűtőház különböző munkahelyein naponta vívnak.

„Örömmel tapasztaltam a különbséget...“

A közelmultban töltöttem le katonaidőmet a néphadseregben. Ez az idő legkedvesebb emlékeim közé tartozik. A régi rendszer hadseregében is szolgáltam. Most örömmel tapasztaltam azt az óriási különbséget, amely az akkori és a mai bánásmód és nevelési rendszer között van.

A multban a megaláztatás és a méltánytalanságok sora jutott a honvédnak. Néphadseregünkben pedig öntudatos embereket nevelnek. Most az időt tényleg hasznosan töltik el a honvédségnél az elvtársak. Tanulás, sport és kulturális lehetőségek teszik szebbé a katonaéletet. Az oktatók és felettesek a kiképzés alatt valóban tanítottak bennünket és elvtársias hangnemben beszéltek velünk. Szívvel, lélekkel igyekeztek azon, hogy valamennyien tökéletesen sajátítsuk el a számunkra előírt anyagot. Még arra is szakítottak időt, hogy személyes ügyeinkben segítsenek.

Az a meggyőződésem, hogy néphadseregünk tisztjei és tiszthelyettesei a mi testvéreink, akik meg tudják becsülni és szeretik azt a dolgozó népet, amelynek ők is fiai. A honvédségünknél tapasztalt jo bánásmódot az eddiginél még jobb munkával hálálom meg.

Herpai Antal,
a budapesti igazgatóság VI. osztályának dolgozója

Kétszeres sztahanovista ifjúmunkás — a minőségért



Zászlósi Géza kétszeres sztahanovista. Munka Érdemrenddel kitüntetett ifjúmunkás, a Hámán Kató Fűtőház dolgozója. Zászlósi elvtárs 26 éves és az üzem westing-lakatos-csoportjának vezetője. nemcsak jó teljesítménnyel harcol a Kongresszus útmutatásának gyakorlatba ültetéséért, hanem arra törekszik, hogy példamutató módon minőségi munkát végezzen. Képünkön Zászlósi elvtárs mozdonysebességmérőmüszert javít.

(Kovács Géza felv.)

Avasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

KIRÁNDULÁST SZERVEZNEK a dombóvári fűtőház, állomás és fatelítő DISZ fiataljai június 27-én Sikonda fürdőhelyre. A lelkes fiatalok sportünnepéllyel is emlékezetessé teszik a vidám kirándulást.

★

DISZ-SZERVEZETET hoztak létre a mecsekjánosi XV. pályamesteri szakasz fiataljai. A szervezet alakuló gyűlésén elhatározták, hogy DISZ-brigádokat szerveznek és a vasutasnapig 128 százalékos átlagteljesítményt érnek el a pályakarbantartási munkálatoknál.

★

GONDOS MUNKÁVAL készítik elő a szekszárdi könyvelési főnökség DISZ-szervezeténél az új oktatási évet. Már számos elbeszélgető bizottság alakult, melyek ismertetik a fiatalokkal a „Petőfi“-iskola anyagát, a sok-sok lehetőséget, melyet az új oktatási forma nyujt látókörük szélesítéséhez.

★

ALKOTMÁNYUNK ünnepe és a negyedik vasutasnap tiszteletére a miskolci fűtőház DISZ-fiataljai felajánlást tettek. Vállalják, hogy továbbra is megtartják a kongresszusi hét alatt elért kiváló eredményüket és csak 100 százalékos minőségi munkát végeznek.

★

A MECSEK gyönyörű vidékére legutóbb a pusztaszabolcsi DISZ-fiatalok szerveztek kirándulást. Az állomás jól dolgozó diszcsei közül hetvenen vettek részt a turán és velük tartott saját zenekaruk is. Dallal, tánccal, vidám kedvvel szórakoztak a pusztaszabolcsi ifjúmunkások.

★

HAGYOMÁNYOS júniálist rendeztek Diósgyőr fűtőház diszcsei a festői Jukó-völgyben. A júniálison 320-an vettek részt. A fiatalok szórakozásáról kultúrműsor, tánc, labdarúgómérkőzés gondoskodott.

★

A NAPOKBAN kultúrműsorral szórakoztatja a vönöcki állami gazdaság dolgozóit a celldömölki pályaépítők DISZ-szervezetének kultúrbrigádja.

★

BEFEJEZÉSHEZ közeledik az Északi Járműjavító ÜV DISZ-szervezetei között indított labdarúgóbajnokság. A DISZ-bizottság tervei szerint a futballbajnokság győztesét hatalmas tortával jutalmazzák.

★

ÚJ RÖPLABDAPÁLYÁT építettek Szombathely állomás és fűtőház fiataljai. A frissen elkészült pályán már vidáman folyik a játék, kellemesen töltik a diszcsek szabad idejüket.

Simon Rózsika és Julika

forgalmi gyakornokok Gödöllőn. Ikertestvérek, ezenkívül szorgalmasak, fegyelmezettek és megérdemlik minden tekintetben a dicséretet. Az előírt szakvizsgákat határidő előtt szerzik meg és példaadó módon készülnek szép hivatásukra. De nemcsak a hivatásuk szép, ők maguk is csinosak és úgy hasonlítanak egymásra — szokták mondani — mint egyik tojás a másikra. Ezen viszont nem kell csodálkozni, azért ikertestvérek. Velük történt meg az elmult napokban a következő derüs eset. A vonalon járt egyik igazgatósági instruktor, aki különösképpen a fegyelmezett magatartást, a szabályszerű egyenruhaviselést ellenőrizte, s az alaki fegyelemre nevelte a dolgozókat. Ez



az elvtárs megállapította, hogy az egyik gyakornok-leány nem viselt sapkát. Amikor észrevételeiről beszámolt Hasznos elvtársnak, az állomásfőnöknek, kihallgatásra rendelték a „gyanusítottakat“. Megjelent a két Simon-lány. Az instruktor előtt ott állt ugyanaz a kislány két példányban. Itt am én? — kérdezte magától az instruktor s miután könnyen megállapíthatta, hogy erről szó sem lehet, csodálkozásában tágra meresztette szemét. Amit látott, az már nem az ikrek szokásos hasonlósága volt, annál is több, úgy ahogy leírtuk: egy kislány két példányban. Szabályszerű jelentkezés, szabályszerű egyenruha-viselet. Na, most melyik a „bűnös“? Döntsön az instruktor, hiszen ő vette észre a hiányosságot. Sokáig nézte őket, de nem tudta eldönteni. Végülis általános derültség, a „delikvens“ maga jelentkezik...

Simon Rózsikát és Simon Julikát azóta sem kell figyelmeztetni szabályszerű egyenruhaviselésre.

Nemzetközi HÍREK

Az európai szakszervezeti értekezlet felhívást intézett a békeszerető népekhez



Berlinben, június 22-én véget ért az európai szakszervezeti értekezlet. A záróülésen a részvevők *Európa valamennyi dolgozójához intézett felhívást fogadtak el.*

Európai dolgozók, szakszervezeti aktivisták! — hangzik a felhívás. — Mi, az európai szakszervezeti értekezlet küldöttei, különböző világnézetek, különböző országok különböző szakszervezeti irányzatainak képviselői, hozzátok fordulunk e rendkívül felelősségteljes pillanatban Európa és a világ békéjének biztosítása érdekében.

Valaménnyi békeszerető nép számára egyetlen út lehetséges — mutat rá a felhívás — *az az út, amely a nemzetközi feszültség enyhítéséhez és a békéhez vezet: a kollektiv biztonság útja.* Bármely európai agresszió elhárításának eszköze az európai országok együttműködésének megszervezése és összeurópai biztonsági szerződés megkötése, amely Európa valamennyi országát különbségtétel nélkül egyesíti, társadalmi rendszertől függetlenül, anélkül, hogy valamelyik ország uralkodnék a többin és minden nemzet függetlenségének tiszteletbentartása mellett.

A felhívás befejezésül felszólít minden dolgozót, *fogjon össze az „európai védelmi közösség“ és Nyugat-Németország remilitarizálása ellen harcban az európai kollektiv biztonsági rendszer, a kereskedelem kibővítése, a szociális haladás, az élet és a munkaviszonyok megjavítása érdekében.*

Az értekezleten ezután a világ valamennyi dolgozójához intézett felhívást fogadtak el *az atom- és a hidrogénfegyver kérdésében.* A felhivás emlékeztet a civilizációt fenyegető nagy veszélyre azzal kapcsolatban, hogy az agresszív erők új világháborút igyekeznek kirobbantani az atom- és hidrogénfegyver segítségével. *Követeli a felhivás, hogy helyezzék törvényen kivül az atom- és hidrogénfegyvert.*

GUATEMALA

Egy amerikai vasúttársaság is ott áll a Guatemala elleni támadás mögött



A szabadságszerető népek mélységes felháborodással fogadták a Guatemala ellen elkövetett fegyveres agressziót. Ezt a középamerikai kis köztársaságot, amelynek fő terméke a gyümölcs, a banán és a kávé, a legutóbbi időkig a *United Fruit Co.* egyesültállambeli tőkés társaság zsákmányolta ki.

Tavaly demokratikus kormány került az ország élére. Első dolga volt, az United Fruit Co. kihasználása alatt álló két és félmillió hektár föld államosítása. Ezzel megszüntette nemcsak a földmüvelő parasztság hatalmas arányú kizsákmányolását, hanem a gazdasági és politikai életre gyakorolt befolyását is. Az amerikai tőkések, hogy visszaszerezzék földjeiket, gazdasági és politikai befolyásukat *fegyveres támadást indítottak Guatemala ellen.* Az ország népe azonban ellenáll és visszaveri az Egyesült Államok hivatalos köreinek támogatásával indított támadást.

A harc a guatemalai vasútért is folyik. A vasút révén az amerikai tőke a század elején behatolt Guatemalába. 1904-ben *Cabrera*, Guatemala akkori diktátora megállapodott az *International Railways of Central America* (IRCA) nevü amerikai tőkés társasággal, amelynek legnagyobb részvényese a United Fruit Co. A megállapodás értelmében ez a társaság fejezte be a korábban guatemalai tőkével és munkaerővel megkezdett vasútépítést. *Viszonzásul megkapta az egész vasútvonalat, berendezéssel és felszereléssel* együtt, sőt *Puerto Barrios* kikötőjét is, ahová a vasútvonal Guatemala-Cityből, az ország fővárosából vezet, ezenkívül még több, mint húszezer hektár földet. Ettől kezdve az IRCA főrészvényese, a United Fruit Co. rendelkezett a vasútvonalakkal és a legnagyobb tengeri kikötővel, Puerto Barriossal is. Gyakorlatilag ez azt jelentette, hogy a United Fruit Co. ellenőrizte az ország bel- és külkereskedelmét. A vasúti teher- és személyszállítás díja Guatemalában a legmagasabb a világon az amerikai vasúttársaság kizsákmányoló tarifapolitikája miatt.

A guatemalai nép bátran küzd, hogy visszaverje az agressziót és teljesen megszüntesse az amerikai befolyást országában.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

Húszmillió márka szociális célokra

A Német Demokratikus Köztársaságban június 13-án ünnepelték a *vasutasnapot.*

A berlini *Német Sportcsarnokban* megtartott forróhangulatú ünnepség keretében 28 vasutast tüntettek ki az *„Érdemes vasutas“* címmel.

Az ünnepség díszelnökségében, a kitüntetett vasutasok mellett ott volt a francia vasutas szakszervezet titkára, Marcel *Coulpier* is. Megjelent és szivélyes fogadtatásban részesült a nyugatnémet vasutasok küldöttsége. Amikor a *szovjet vasutasok üdvözlő táviratát* ismertették, valóságos tapsvihar zúgott végig a hatalmas termen.

Lindemann vasútügyi miniszterhelyettes méltatta a német vasutasok érdemeit, egyben rámutatott arra a nagy gondoskodásra, amellyel az *NDK* kormánya a vasutasok munkáját könnyebbé, életét szebbé teszi. Megállapította, hogy alig van még egy olyan foglalkozási ág, amelynek dolgozói annyira *közelről* látnák az NDK kormánya új politikájának megvalósulását, mint a vasutasok. Élelmiszerekkel közszükségleti cikkekkel vagonok *ezrei* érkeznek naponta a baráti országokból, ugyanekkor a hazai üzemek is fokozzák termelésüket és a termékeket a vasutasok juttatják el az ország legtávolabbi pontjaira is.

A Német Demokratikus Köztársaság kormánya — mondotta *Lindemann* — az elmult esztendőben kereken *20 millió márkát fordított a vasutasok szociális céljaira.* Napközitthonok, bölcsődék, sporttelepek, kultúrlétesítmények és egy poliklinika épült ebből a pénzbol a vasutasok és hozzátartozóik számára.

A nagy vasutasünnepen nem volt hiány a vidám szórakozásban.

A *Volleyball Stadionban* az *Állami Rádiobizottság* tánc- és szórakoztató zenekara játszott. Este a *Lokomotiv* vasutas-sportegyesület válogatott lagdarúgócsapata egy csehszlovák csapattal mérkőzött meg. Ezt tánc követte. Fél 11-kor *tüzijáték* fejezte be a szép napot.

A vasutasnap alkalmával a vasútügyi minisztérium háromnapos kiállítást is rendezett a fridrichstrassei pályaudvaron. A kiállításon a *legújabb típusú* vasuti személy- és teherkocsikat mutatták be. Különösen nagy érdeklődéssel tekintették meg a látogatók a vasúti utazás nagyobb kényelmét szolgáló *emeletes vasúti kocsikat*, amelyeknek sorozatgyártása már folyik. Ugyancsak nagy tetszést aratott egy nyitott és egy csukott, korszerű, nagy-rakterületű, négytengelyes tehervagon is.

Látogatás Miskolcon a legjobb vasutasnők között



Dékány Tiborné külsős forgalmi szolgálattevő önálló kocsiintéző tiszt lett
(Kovács G. felv.)

A Központi Vezetőség zászaját néhány héttel ezelőtt adták t a miskolci vasúti csomópont olgozóinak. Fiatal vasutasnők, *Kákóczki Ilona, Nagy Jolán* egyvizsgálók, *Csörgő Erzsébet* ocsifelíró boldogan vették át egérdemelt jutalmukat. *Kákóczki Ilona* a diósgyőri fordóa van beosztva, 1951 óta vasutas. Mindenki ismeri őt, az utaó közönség is szereti határott, udvarias magatartásáért. Nagy Jolán 1952 óta dolgozik a asutnál. Kiválóan elsajátította i kereskedelmi szolgálat szabáyait és mindent tud, amit egy ó jegyvizsgálónak tudnia kell. elkiismeretes munkájára vall, ogy egy hónap alatt 24 *„utasleadása"* volt.

De még több kiváló nődolgozó is van Miskolcon. *Dékány Tiborné* azelőtt külsős forgalmi szolgálattevő volt. Sok függ a külsős forgalmi szolgálattevő munkájától. Ő állította be indulásra a személyszállító szerelvényeket, ő gondoskodott arról, hogy az utasok kényelmes, tiszta kocsikban utazzanak. *Dékány Tiborné* kiválóan oldotta meg ezt a feladatot.

Nemrégiben átcsoportosítást hajtottak végre a személypályaudvaron. *Dékány Tiborné* külsős forgalmi szolgálattevő önálló kocsiintézőtiszt lett. A nagyobb felelősség még gondosabb, még odaadóbb munkát követel. *Dékány Tiborné* mindenben megfelel ezeknek a követelményeknek. Reggelenként, munkába jövet, elsőnek azt ellenőrzi, hogy az éjszakai kocsikiállítási programmot végrehajtották-e maradéktalanul. Bejárja az állomást, felkutatja a veszteglő kocsikat. Ő gondoskodik arról, hogy a Diósgyőrből, Ózdról befutó javításos kocsik mihamarabb a járműjavítóba kerüljenek.

Hogy beletanult az új munkakörébe? A kérdés nem éri váratlanul. — *Igen, menne minden simán, ha nem volnának kellemetlenségek.* — Kissé húzódozva hozzáteszi; — *Sokat segíthetne Diósgyőr, ha jobban sajátjának érezné a kocsikat.*

Diósgyőrben sokszor elővigyázatlanul bánnak a vasúti kocsikkal. Előfordul, hogy a kohóban többezer fokra hevített acél egy-egy öntecse belehull a vasúti kocsikba. A tüzes vas-„csepp" sokszor többmázsa súlyú. Beleég a kocsikba, odaolvad az alkatrészekhez. Ezeket az öntecseket csak hegesztőpisztollyal lehet eltávolítani a kocsikról.

Nehéz munkát végez *Dékány Tiborné* kocsiintéző-tiszt. Naponta átlag 150—200 kocsit kell az ipartelepekhez, vagy más rendeltetési helyre továbbítani. Ő az első női *ktg-s.* A miskolci női *ktg-s* kiállotta a próbát. Kiváló munkájának elismeréseként kormánykitüntetésre terjesztették fel.

Kocsifelíróink munkáját BECSÜLJÜK MEG

Különös, de így van: *Budapest-Dunapart teherpályaudvar* csendes szigetnek tűnik a Soroksári-út zúgó forgalma és a csepeli gyorsvasút szüntelen dübörgése közepette. Pedig az állomáson zajlik az eleven élet — éppen ebben a pillanatban érkezett egy szerelvény — azonban a pályaudvar belső forgalma kiegyensúlyozott, minden mozgást, előre kiszámított, óramű pontosságú a közúti forgalom zajos, rendezetlen forgatagával szemben.

— Gyakran hasonlítják a vasutat hatalmas óraszerkezethez — jegyzi meg észrevételünkre *Óvári Mihály* elvtárs, aki éppen a most érkezett szerelvény kocsiszámait jegyzi fel. Amint végez munkájával, folytatjuk a megkezdett beszélgetést. Arról beszél Óvári elvtárs, *milyen fontos ebben a hatalmas óraszerkezetben a kocsifelírók munkája, mégis... mégis valahogyan bajok vannak ennek a munkának a megbecsülése körül.* A szolgálatot vezetők nem egy esetben szinte büntető beosztásnak tekintik, vagy fiatal kezdő vasutasra bízzák. A kocsifelírók sem ragaszkodnak mindig ehhez a beosztáshoz, mert nem tekintik „komoly vasutas munkának".

— Pedig a kocsifelírás, a vonatátvétel fontos, felelősségteljes munka — mondja *Óvári* elvtárs. — Középállomásokon, rendezőpályaudvarokon és határállomásokon a vonat megérkezése után legelső feladat, hogy a kocsikat a kocsifeliró könyvbe bejegyezzük. Erre azért van szükség, mert a kocsikkal végzendő további műveleteket részben a felírás alapján kell végrehajtani. De nagyfontosságú, azért is, mert a felíró minden kocsit feljegyezve megállapíthatja az áruk helytelen rakodását, a kocsik esetleges rossz üzemi állapotát, a rakszerek hiányát és sérülését, a helytelen irányban továbbított kocsikat és idejében intézkedhet a rendellenességek megszüntetéséről. Mert — amint a gyakorlat mutatja — később idő- és helyhiány miatt igen gyakran nehéz megszüntetni ezeket a hibákat. A mi kocsifelírói munkánk mutatja meg, hogy később mi történt a kocsival, megrakták-e, átsorozták-e másik vonatba és hova küldték. A kocsifelíró munkája teszi lehetővé, hogy egyes állomásokon ellenőrizni lehet az idegen kocsik tartózkodását. Ennek alapján történik olyan kocsik keresése, amelyeket elválasztottak a számadásoktól. A kocsifelírói munka az alapja a darabáruk visszkeresésének. A mi jó munkánk nagy mértékben segíti az áruforgalom meggyorsítását is, azzal, hogy a naponta történő kocsiállászám-felvételeket a helyszínen pontosan elvégezzük és ennek alapján előmozdítjuk a felesleget képező kocsiknak az elszállításra váró áruk részére időbeni rendelkezésrebocsátását.



Óvári elvtárs kocsifelírás közben.
(Kovács G. felv.)

— Különös jelentőségű ez a munka a határállomásokon, ahol a kocsiknak az idegen vasutakról be- és a mi vonalainkról történő kilépését kell rögzíteni.

Óvári elvtárs fejtegetéséhez a magunk részéről még azt tehetnénk hozzá, hogy a jó kocsifelírás alapja annak, hogy az igazgatóságok napi berakásaihoz szükséges kocsipark mindig rendelkezésre álljon és hogy a dolgozó kocsipark naponkénti alakulását a vasút felsőbb vezetősége is figyelemmel kísérhesse.

Mint látjuk tehát, a kocsifelírásnak nagy jelentősége van, mégis gyakran úgy áll a helyzet, ahogyan Óvári elvtárs mondja: *sok állomáson lebecsülik.* Kétségtelen, hogy a kocsifelírók munkájában sok a hiba, de ezeknek legfőbb forrása az a *nemtörődömség,* amellyel állomásaink ezt a területet kezelik. Rendszerint újdonsült vasutasra bízzák mondván: írni, olvasni tud, a többit majd a vágányok között sajátítja el. A kocsifelíróval ezután senki sem foglalkozik, rendszeres oktatást nem kap, ismeretei hiányosak, munkája hiányos lesz. Sokszor előfordul, hogy rendes munkájuk mellett több mellékfeladatot kapnak, mert a normaértékelés szerint „megterhelésük" nem kielégítő. Így aztán kapkodva végzik dolgukat, vonatok maradnak felírás nélkül, sok a rossz szám és cégjel, sem az ólom, sem az átmeneti bárcák nem kerülnek feljegyzésre.

Mi a teendő, hogy ezek a hibák megszűnjenek?

Legelőször is: *a kocsifelírók képzését rendszeressé kell tenni.* Ezt a célt mozdítja elő a hamarosan megjelenő *kocsifeliróI utasítás.* Arra kell törekedni, hogy *ezt a munkakört ne kizárólag kezdő vasutasok végezzék, hanem olyanok, akiknek már van tapasztalatuk, földrajzi ismeretük, akik a kocsimesteri, vonatvezetői, kocsirendezői munkakörből már kiöregedtek, de tapasztalataikat a kocsifelírásnál előnyösen érvényesíteni lehet.* Helyes lenne, ha ezeknek a dolgozóknak évtizedes tapasztalatait *a mainál magasabb bérezés is kifejezésre* juttatná.

Itt az ideje, hogy a minőségi munka a kocsifelírásnál is megvalósuljon és minél előbb megszűnjön ennek a munkának a lebecsülése.

KÉSZÜLNEK az új vasutaslakások

Pártunk és kormányunk gondoskodásának eredményeként széleskörű lakásépítési programm végrehajtásán dolgoznak a MÁV Magasépítő Vállalat és a különböző építőipari trösztök dolgozói.

A lakások nagyrészt kétszobások lesznek, de építenek egy- és háromszobásokat is. Mindegyiket *„összkomforttal"*, — azaz konyhával, fürdőszobával és mellékhelyiségekkel látják el.

Pécsett 24 új lakást építenek, mintegy 2 millió 500 ezer forintos költséggel. Ezenkívül még hat másik lakás is épül a régi orvosi rendelő helyén. Az orvosi rendelő új helyiségbe költözik. Típusterv alapján történik az építés 2 kétemeletes vasutas bérházban, a pécsi igazgatóság közelében.

Szombathelyen egymillió 600 ezer forintos beruházással 16 új vasutas lakás épül. Győrben az elmult hetekben 22 lakást adtak át dolgozóinknak. Salgótarjánban 7 lakást a hónap végén adnak át s az év végéig még 18 lakásba költözhetnek be.

Záhonyban 12 kétszobás lakás épül földszintes sorházakban. Mindegyikhez kis kert tartozik, gazdasági melléképületekkel. Hatvanban két emeletes épületben 20 kétszobás összkomfortos lakást építenek. Pápán négy új villa épül a vasutasok számára, négyszer kétszobás lakással, melyhez kis kert tartozik. Debrecenben 47, Vácon 16, Szolnokon 32 lakást adnak át rövidesen.

Budapesten összesen 192 lakás épül; a Róka-utca 1. szám alatt 12 darab egy- és kétszobás lakást adnak át ezév harmadik negyedévében. Az Orbán-téren 9 lakást juttatnak a vasutas dolgozóknak. Az Üllői-úton, Muskotály-utcában, Török-utcában, Bihari-úton szintén építkeznek.

Összesen 40 millió forintot fordítunk ezévben lakásépítésekre. Ezenkívül mintegy 2 millió forintból lakásmegosztás útján nyerünk nagyobb lakásból kisebbeket.

Az állomások tisztasági versenye

A szegedi igazgatóság területén jó visszhangra talált a félegyháziak versenyfelhívása. A szegedi igazgatóságnak ma már 30 állomása vesz részt a tisztasági versenyben.

A kiskörösi dolgozók például vállalták, hogy 16 napon át társadalmi munkában kitakarítják az állomás területét. Ez megtörtént, Azóta minden szombaton kollektív nagytakarítást rendeznek, hogy megőrizzék az állomás tisztaságát.

Ugyanilyen lelkesen tesznek eleget a tisztasági verseny követelményeinek *Baja, Apostag* és *Dunavecse* állomás dolgozói is. Baján szépen berendezett gyermekvárótermet létesítettek a dolgozók, ahová a helybeli bútorgyár pólyázóasztalt és spanyolfalat készített, hogy az utazó szoptatósanyák elkülönítve, zavartalanul végezhessék gyermekeik táplálását, tisztábatevését. A városi tanács 300 forint értékű virágpalántát ajándékozott az állomás díszítésére.

Sziládi Sándor, levelező
Szeged

Észszerű javaslat — megvalósítási huza-vona

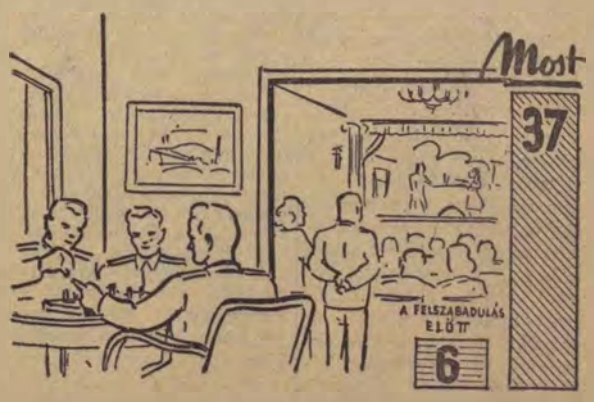
A *Boba—Tapolca* közötti 55 kilométer hosszú vasútvonalat 1942-ben építették fővonallá. Ugyanakkor a vonal egyetlen vizállomását, *Ukkot*, meghagyták régi, szinte „vicinális vizállomás" mivoltában. Pedig ezen a vonalon ugyancsak megnövekedett a forgalom. Itt vesznek vizet a zalaegerszegi vonalon közlekedő mozdonyok és bizony gyakori, hogy több gép sorakozik egyszerre hosszú perceken át, vízért. Ennek oka: a régi daruból vékonyan folyik a víz. *Egy 403-as sorozatú mozdonynak körülbelül 20 perc kell, amig kiegészithetí vizkészletét.* Uj vízház építését csak tervezik. Amíg az elkészül, kis befektetéssel, ideiglenesen is lehetne segíteni a bajon. *Nem volna másra szükség csak 50 méter hosszú 20 centiméter átmérőjű ócskavas csővezetékre és egy vastagabb darura,* amely a régi viztartányból levezetné a vizet a mozdonyokhoz. Ezt a javaslatomat már többször kértem megvalósítani, de nem lett belőle semmi. A jelen körülmények között pedig ácsorognak a vonatok, hosszú percek esnek ki és nem tudunk eredményesen harcolni a menetrendszerűség betartásáért.

Bognár Károly
párttitkár,
tehervonati fővizsgáló.

Dolgozóink életkörülményeinek javulása a számok tükrében







Gyermekeink életét pólyától a serdülő korig végigkiséri népi demokráciánk szerető gondoskodása. A mi országunkban egyre több napközi otthonban, bölcsődében gondoskodnak a dolgozó szülők gyermekeiről. Csupán a vasutas gyermekek számára 15 napközi otthon és 4 bölcsőde áll rendelkezésre, ahol 1290 gyermek talál második otthonra. A bölcsődék és napközi otthonok száma a jövőben még tovább gyarapodik. Már ebben az évben 4 újabb vasutas bölcsőde készül el és ezeket kora ősszel átadják rendeltetésének.

„A város jóléti intézménye mintegy 1200 személyt idézett meg könyöradomány kiosztása végett. A könyöradomány 20 dkg kenyérből állt. A tömeg a városháza elé vonult és tüntetést rendezett. A tüntetésből kifolyólag 18 egyén ellen a kihágási eljárás megindult." — A budapesti főkapitányság 1933 február 27-i jelentéséből vettük ezt az idézetet. Ez jellemezte a „népjólétet" az urak országában. Milyen távol vagyunk ma már ettől. Most országosan kiterjedt intézmény lett az üzemi étkeztetés. A vasút területén 74 üzemi konyha nyujt olcsó, ízletes, bőséges, egyre javuló minőségű táplálékot a dolgozóknak. Napjainkban közel 29 000 vasutas étkezik üzemi étkezdében.

Mi volt a munkás szórakozása a multban? Ha letette a szűkös éhbérért végzett keserves munkát, akkor betért a kocsmába, hogy rossz pálinkával „élénkítse fel" az egész napi robotban kimerült szervezetét és könnyű mámorral terelje el figyelmét a sötét gondokról. Most 37 kultúrotthon szolgálja a vasutasok művelődését és szórakozását. Csupán a hat járműjavító kultúrotthonainak támogatására 1,500.000 forintot irányoztak elő ebben az évben. A kultúrotthonok száma és a támogatásukra fordított összeg állandóan növekszik.

Nem tűrnek a dolgozók olyan vezetőt, aki visszaél bizalmukkal

Kristóf István elvtárs pártunk III. kongresszusán felszólalásában hangsúlyozta: *„A dolgozók anyagi, szociális és kulturális felemelkedésének megvalósításához nélkülözhetetlenül fontos a legszélesebb tömegek aktív közreműködése. Ehhez pedig feltétlenül szükséges a szakszervezet harcos munkája".*

A vasutasszakszervezet üzemi szervei legnagyobbrészt jól látják el ezt a feladatukat. Mind többet foglalkoznak a dolgozók problémáival, érdekvédelmével, szociális és kulturális szükségleteinek kielégítésével.

Sajnos azonban, még mindig nem mondhatjuk el ezt valamennyi üzemi bizottságról. Még mindig vannak olyan üzemi bizottsági elnökök, akik visszaélnek a dolgozók bizalmával, magatartásukkal nemhogy előmozdítanák, de hátráltatják a szakszervezeti munkát.

Ezek közé tartozott *Ács György*, Székesfehérvár állomás üzemi bizottsági elnöke is. Fehérváron a legnagyobb fokú szervezetlenség jellemezte a szakszervezeti munkát. A bizalmihálózat nem volt kiépítve, 240 vonatkísérőnek egyetlen bizalmija sem volt. *Ács* üzemi bizottsági elnök

nem törődött a dolgozókkal. Segélykérelmeiket hónapokig tartogatta a fiókjában.

Ugyanakkor többízben kisebb-nagyobb összegeket vett fel *„bonra"* az üzemi bizottság pénztárától és ezeket saját céljaira fordította. *Ács György* rendszertelenül tartotta meg a vezetőségi értekezleteket, emiatt az üzemi bizottság tagjai rendszerint tájékozatlanok voltak a soronlévő feladatokról. Amikor a kongresszusi verseny elindítására került sor, összehívta az üzemi bizottság tagjait, ő azonban nem jelent meg az értekezleten. Nem egyszer előfordult, hogy a szakszervezeti központ, vagy a területi bizottság részéről kint járt elvtársak nem találták helyén az üzemi bizottsági titkárt, aki néha egész nap távol volt az állomásról. Ez történt május 12—13-án is, amikor engedély nélkül elhagyta munkahelyét saját ügyeinek intézésére. A területi bizottság többször felhívta *Ács György* figyelmét a mulasztásokra, ő mindannyiszor ígéretet is tett, hogy megjavítja munkáját, de a szó csak szó maradt. A területi bizottság leváltotta *Ács Györgyöt* üzemi bizottsági elnöki tisztségéről, a szakszervezet központja pedig szigorú megrovásban részesítette.

Meg nem felelő magatartásáért le kellett váltani Győr állomás üzemi bizottsági elnökét, *Csibi Istvánt* is, aki több esetben nagyobb mennyiségű alkoholt fogyasztott. Az ittas üzemi bizottsági elnök

eljátszotta tekintélyét a dolgozók előtt, népszerűtlenné vált

és ezzel rontotta a szakszervezeti munkát.

Az ilyen jelenségek arra kell, hogy figyelmeztessék a területi bizottságot: fokozottabb figyelmet kell fordítania a szakszervezeti funkcionáriusok ellenőrzésére. Nem lehet úgy ellenőrizni, mint *Miklós* elvtárs, a budapesti területi bizottság gazdasági instruktora, aki az egyik pénztárellenőrzésnél megállapította a hiányt, határidőt adott annak megszüntetésére, a hiány pótlását azonban nem ellenőrizte. Így fordulhatott elő, hogy ugyanazt a hibát két hónap mulva ismét megtalálták. *Miklós* elvtársat a területi bizottság felelősségre vonta. Az *Ács* és a *Csibi*-féle eset okulásul szolgálhat minden szakszervezeti funkcionáriusnak, hogy lelkiismeretesen végezzék munkájukat.

Dühöngő viharban helyreállították az elmosott pályát a hős komlói vasutasok

Június 20-án este fél kilenc körül *Komló* felett elsötétült a látóhatár és negyedóra mulva *hatalmas szélvihar kíséretében szakadni kezdett az eső. Majd jég vegyült az esőcseppek közé, úgy hogy majdnem teljesen elborította a vágányokat.* Szinte látni sem lehetett, olyan sötét volt az esőfüggöny. A hegyoldalakról megindult az áradat, amely a város legmélyebb pontja, a vasút felé tört. Negyed tízkor már valamennyi pályaudvaron *folyamként hömpölygött az ár.* Mindenki behúzódott a biztonságot jelentő falak közé.

Két derék vasutas, *Pallér Gyula* főpályamester és *Molnár István* helyettes főnök azonban nem a biztonságot kereste. Esőköpenyt és gumicsizmát rántottak és nekiindultak az állomásnak, meg a pályatestnek, hogy megnézzék, biztonságos-e a vonatok közlekedése. Amikor látták, hogy a vihar egyre erősödik, intézkedtek, hogy mindaddig, amíg engedélyt nem adnak rá, az állomás ne fogadjon vonatot és ne is indítson.

Mire tíz óra körül a vihar kidühöngte magát, készen voltak a helyzet felmérésével. Megállapították, hogy *csupán a kenderföldi pályaudvar második vágánya az, amelyen fent lehet tartani a forgalmat.* De ennek a vágánynak is mecsekjánosi oldalán

az áradat négy helyen, három-három méter hosszúságban teljesen kimosta a töltést úgy, hogy a talpfák a levegőben lógtak.

Sürgős helyreállításra volt szükség, mert éjfél körül már jön az első motorvonat, amely hozza a pihenőjükről visszatérő dolgozókat. Pályamunkások azonban nem voltak közelben és mire értesítik őket, megvirrad.

Hallotta ezt *Szirtes Károly* elvtárs, a dombóvári tolatócsapat vezetője. *Azonnal jelentkezett brigádjával együtt, hogy elvégzik a munkát. Csatlakozott hozzájuk a kenderföldi pályaudvar valamennyi szolgálatban lévő dolgozója. Tolnai Gyula forgalmi szolgálattevővel az élén.*

Haladéktalanul nekiláttak a munkának. Sötétben, mert az árammal is baj volt.

Hatalmas szélviharban és az újra meg újra eleredő esőben fáradhatatlanul hordták a követ, rakták a töltést.

Nem telt el egy óra, amikor jelezték, hogy közeledik a munkás-motorvonat. Még jobban feszültek az izmok, csorgott a verejték az esővel együtt az arcokon. Lankadatlanul dolgoztak a hős vasutasok, hogy mire odaérkezik a motor, biztonságosan folytathassa útját a személypályaudvarra. Amikor a vonat az elágazáshoz érkezett, már majdnem készen voltak. Csak egy-két talpfa aláverése hiányzott. Az is elkészült percek alatt. *A főpályamester megvizsgálta a pályát és megállapította, hogy sebességkorlátozással ugyan, de járható a vágány.*

És a zsúfolt motorvonat lassan, óvatosan, de baj nélkül haladt át a veszélyes szakaszon. A benneülök nem is sejtették: *néhány önfeláldozó, derék vasutas gigászi munkájának köszönhetik, hogy idejében, épségben megérkeztek munkahelyükre.*

Görbe Zoltán
tudósító.

KÖNYVESPOLC

Új szovjet szakkönyv a Diesel-vontatásról

Hazánkban a *Diesel-vontatást* a felszabadulás előtt csak a mellékvonalakon alkalmazták, a személyszállító motorkocsik beállításával. Most, a vasút műszaki fejlesztése során bevezetik a Diesel-vontatást *a tolatási és a fővonali szolgálatban* is. Az első hazai gyártású, 600 lóerős Diesel-villamostolatómozdony mintapéldánya már üzemben van: a tapasztalatok alapján indítják meg a sorozatgyártást. Ugyanekkor a magyar ipar hozzáfogott egy nagyobb teljesítményű típus: a 2000 lóerős Diesel-villamosmozdony megalkotásához. Mindezek alapján remélhető, hogy a korszerű Diesel-mozdonyüzem rövidesen megindul hazánkban is.

A Diesel-vontatás nagy *előnyökkel* jár: a tolatási szolgálatban jelentős energiamegtakarítást jelent, nagyobb az üzemkészsége, tehát üzembehelyezésével javulnak a teljesítmények és csökken a tolatás önköltsége. A fővonali személy- és tehervonatok továbbítására pedig akkor célszerű Diesel-mozdonyokat használni, amikor a gőzmozdonyokkal elérhető menetidők vagy vonatterhelések már nem elegendők, viszont a forgalom még nem olyan sűrű, hogy a vonal villamosítása gazdaságos lenne. Az ilyen vonalakon a Diesel-üzem komoly megtakarítást eredményez, mert a Diesel-mozdonyok hatásfoka jobb, mint a gőzmozdonyoké.

Hazai szakembereink — természetesen — a Diesel-mozdonyos vontatás terén gyakorlati tapasztalatokkal még nem rendelkeznek. Igen nagy jelentősége van tehát annak az értékes szovjet szakkönyvnek, amely magyar fordításban az elmult hetekben hagyta el a sajtót: *G. Sz. Rilejev, P. K. Krüger, V. N. Kazakov és B. I. Vilkevics: „A Diesel-villamosmozdonyok üzeme és a Diesel-vontatás"* című művének. (Közlekedési Kiadó, 1954. 311 l., 168 ábra, ára kötve 50 forint).

Az igen szép kiállításban megjelent, kiváló szovjet munka a *Diesel-üzemet* tárgyalja és ezzel mintegy kiegészíti azokat a szakkönyveket, amelyek a Diesel-mozdonyok *szerkezetét* ismertetik. Így például a Közlekedési Kiadó kiadásában tavaly megjelent *N. M. Glagolev: Motorosmozdonyok* című művet.

A könyv két részből áll. Az első része *a Diesel-vontatási szolgálat szervezésével* és a Diesel-villamosmozdonyok üzemével foglalkozik. Tárgyalja a vontatás szervezeti megoldását, az üzem megszervezését, a mozdonyállagra vonatkozó számításokat, a mozdonybrigádok munkáját, beleértve a Diesel-mozdonyok gondozását is. A mű második része igen részletesen ismerteti a *Diesel-villamosmozdonyok szerelését* és a szerelőberendezéseket, a javítások megszervezését és munkafolyamatait, a mozdonyszinek tervezését, az önálló gazdaságos elszámolás és a normák kérdéseit.

Az elmult évtizedek során a Szovjetunióban a Diesel-vontatás terén is hatalmas fejlődés következett be. Ez a könyv, amely ezeket az értékes tapasztalatokat közvetíti a magyar vontatási dolgozókhoz, a közeli években felbecsülhetetlen értékű segítőtársa lesz a Diesel-vontatás hazai szakembereinek.

Dr. Cz. B.

Ütközőn

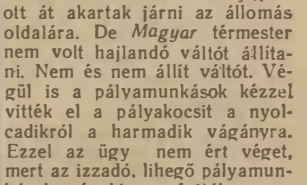
Sínvágás

Székesfehérvárott a pályafenntartásiak sínvágáshoz kértek engedélyt *Tölgyesi* szolgálatvezetőtől. *Tölgyesi* nem adott engedélyt. — Majd csak 19 óra után — mondotta. Megkérdezték tőle, hogy miért csak 19 óra után. — Mert addig vagyok szolgálatban — hangzott az őszinte válasz. És órákig vártak a pályamunkások a szolgálatvezető kénvelemszeretete miatt. *Tölgyesi* pedig nyugodt lelkiismerettel távozott, mert tudta, hogy váltótársa rendes ember, aki haladéktalanul megadja az engedélyt a sínvágáshoz.



Tréfa

Ugyancsak Székesfehérvárott történt, hogy egy pályakocsit bemeltek a fűtőház melletti egyik vágányra, el is jutottak vele a 2-es számú toronyig és ott át akartak járni az állomás oldalára. De *Magyar* térmester nem volt hajlandó váltót állítani. Nem és nem állít váltót. Végül is a pályamunkások kézzel vitték el a pályakocsit a nyolcadikról a harmadik vágányra. Ezzel az ügy nem ért véget, mert az izzadó, lihegő pályamunkások még ki sem fujták magukat, amikor hallhatták a hangosbemondón *Magyar* térmester nevető hangját: — *Jól „kitoltam" veletek!*



Jó mulatság volt. Megérdemelné a térmester, hogy elhúzzák a nótáját.

Borbély a számadópénztárban



Ellenőrzést tartottak Budapest-Magdolnaváros állomáson. A számadópénztár-helyiségben lázas munka folyt. Egy borbély sorra nyírta, beretválta a dolgozókat. Mégpedig a munkaidő alatt. A borbély megnyugtatta az ellenőrt, hogy hamarosan végez, még mielőtt végetér a munkaidő.

A Szombathelyi Járműjavító ÜV. dolgozói a párt szavára figyelve SEGÍTIK NÉPGAZDASÁGUNK FEJLŐDÉSÉT

Miszner Gyula elvtárs, sztahanovista mozdonyvezetőnek az országgyűlésen elhangzott beszéde nyomán a Szombathelyi Járműjavító dolgozói harcba indultak a második negyedévi terv lemaradásainak törlesztéséért.

Az országgyűlésen *Miszner* elvtárs felhívta a figyelmet arra, hogy az őszi forgalom lebonyolításánál főképpen mozdonyaink és teherkocsijaink jobb kihasználásával kell a szállítási feladatokat hiánytalanul teljesíteni. Ezt azonban csak akkor hajthatják végre a vasutasok, ha a járműjavító dolgozói is teljesítik tervüket, a javításos kocsikat és mozdonyokat gyorsan és jól kijavítva adják vissza a forgalomnak.

A Szombathelyi Járműjavító dolgozói az első félévben *hat mozdony nagyjavításával maradtak el és öt teherkocsi nagyjavításával is hátralékban vannak.* A lemaradás oka főként az, hogy rendszertelenül kapják a szükséges anyagokat. A MÁVAG végezte eddig a csőfalak hajlítását gépi erővel. Ezt tovább nem vállalja és most a nehéz munkát a szombathelyi dolgozóknak kell elvégezniök kézierővel, mert nincs olyan gépük, mint a MÁVAG-nak. Ugyanez a helyzet a szegecsekkel is. Nagyobb méretű szegecset kapnak és minden egyes szegecset esztergályozni kell felhasználás előtt.

Ezeknek a nehézségeknek ellenére egyre emelkedik a dolgozók teljesítménye. Az üzem megkapta a megtisztelő élüzem jelvényt és ez a kitüntetés serkentőleg hatott a termelésre. *Heidinger* József hegesztő brigádja a jobb minőségért indított versenyt és *versenyre hívta az ország valamennyi vasuti járműjavítójának hegesztőit.* Felfejlesztik a tartalék-alkatrészek gyártását is, mert ez is nagy mértékben meggyorsítja a kocsi- és mozdonyjavításokat.

A dolgozók vállalták, hogy még ebben a hónapban a mozdony nagyjavítások terén meglévő adósságukat két mozdonnyal csökkentik. Terven felül elvégzik ezenkívül a hónap végéig egy személykocsi és két teherkocsi fővizsgáját.

Járműjavító üzemi vállalataink versenyében májusban *a Szombathelyi Járműjavító lett az első.* A nehézségek ellenére a szombathelyiek csaknem minden versenypontban a legjobbak. *Különösen jó eredményt értek el az önköltségcsökkentésben.*

A Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozói a pártkongresszus útmutatásait saját területükre alkalmazva, a párt szavára figyelve, segítik népgazdaságunk fejlődését. Mostani lendületes munkájukkal minden bizonnyal behozzák elmaradásukat és sikeresen fejezik be első félévi tervüket, hogy a lendületet megtartva eredményesen kezdjék meg második félévi tervüket.

Kiemelkedő teljesítményt nyujtott a Landler Jenő Járműjavító ÜV is, amely a hatodik helyről — a feszített terv ellenére — másodiknak küzdötte fel magát. A Landler dolgozói szintén az önköltség csökkentésében és a termelékenység növelésénél mutattak fel nagy javulást májusban.

Éppen az ellenkezőjéről kell beszámolnunk a *Miskolci Járműjavítónál.* A miskolci üzem, amely az első negyedévben elnyerte a közlekedésügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezetének vörös vándorzászlaját, májusban sajnálatos módon lemaradt. Különösen feltűnő a lemaradás a takarékosságban. Így önköltségi tervét sem tudta teljesíteni és a versenyben az utolsó helyre került.

Vasutasok a mezőgazdaságban



Sorozatosan beszámoltunk arról a lelkes visszhangról, melyet a minisztertanácsnak a mezőgazdaság megsegítéséről szóló határozata váltott ki a vasutas dolgozókból és amelynek nyomán a vasúti üzemek a patronált gépállomások, állami gazdaságok és termelőszövetkezetek egész sorát segítették hozzá a tavaszi munkák jó elvégzéséhez. A támogatás most, a nyári növényápolás idején és az aratás, cséplés küszöbén sem csökken, sőt fokozódik. Csupán annyi a különbség, hogy míg eddig főleg az üzemi szakmunkások játszották a főszerepet a segítségnyujtásban a mezőgazdasági gépek megjavításával, a gazdasági épületek, berendezések felépítésével, rendbehozásával, most az *adminisztratív dolgozók is megmozdultak és tömegesen jelentkeztek nyári növényápolásra.*

Jó példával jártak elől a szegedi igazgatóság vasutasai. Az I. osztály dolgozói közül heten, a pályafenntartási osztályról tízen, a forgalmi osztályról tizennégyen, a könyvelőségről kilencen jelentkeztek növényápolásra. Lelkesen csatlakoztak hozzájuk a többi osztályok, szertárak dolgozói is. Jelenleg 59 dolgozó végez hasznos segítő munkát az algyői tangazdaságban és a hódmezővásárhelyi Kutasi-úti állami gazdaságban.

Sok van közöttük olyan, akinek nem ismeretlen a gazdasági munka. Az ilyenek tanítják társaikat, akik kevésbbé értenek hozzá. Ennek következtében vasutasaink mindkét helyen *közmegelégedésre dolgoznak.* Az I. osztály létszámába tartozó *Tusz Gábor, H. Kovács Bálint, Farkas Lajos, özv. Doba Györgyné,* a pályafenntartási osztály dolgozói közül *Molnár Lajos, Lengyel Péter, Kardos Ida,* a kereskedelmi osztályról *Nagy István, Sebők Ilona, Rákosi Sándor* és sokan mások kitűnnek a gyomirtásban és a többi munkában.

A debreceni igazgatóság területéről az adminisztrációs dolgozók 14,2 százaléka, számszerint *138 dolgozó* vett részt kéthetes növényápolásban a különböző tiszántúli gazdaságokban.

A mozgalomba bekapcsolódtak a főorvosi hivatal dolgozói is, akik rendszeres egészségügyi szolgálatot tartanak ezeken a helyeken.

Tüzelőanyagutalványokkal visszaélő bűnszövetkezetet ítélt el a bíróság



Zala Mihály, volt MÁV-ellenőr **Göd** állomáson több társával együtt visszaéléseket követett el tüzelőanyagutalványokkal. A bűnszövetkezet tagjai Zala Mihály vezetésével tüzelőanyagutalványokat hamisítottak és fondorlatos csalással a társadalmi tulajdon sérelmére több mint százezer forint kárt okoztak.

A pestmegyei bíróság **Zala Mihályt 12 évi börtönre ítélte**, a közügyektől 10 évre eltiltotta, az okozott kár megtérítésére kötelezte és kimondta a teljes vagyonelkobzást is. A bűnszövetkezet többi tagjával szemben a bíróság 6 hónaptól 3 évig terjedő börtönbüntetést szabott ki, s ugyancsak eltiltotta őket a közügyektől.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin út 83. sz. — Telefon: 228—895, 428—917, 428—332, üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi út 54. — 18.000 példány. — Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 27. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JÚLIUS 3.



Sasvári Rudolf elvtárs, kétszeres sztahanovista lakatos az Északi Járműjavítóban. Mint országos második helyezett állandóan élenjár a versenyben. Tudja, hogy az egyre emelkedő, minőségileg kiválóan végzett munkateljesítmény záloga a dolgozók felemelkedésének. Sasvári elvtárs lelkesen készül az alkotmány ünnepének jobb és több munkával való megünneplésére. Átlagos teljesítménye 170 százalék. (Kovács Géza felv.)

A vasúton folyó önköltségcsökkentés kérdéséhez

Írta: Lindner József, a forgalmi szakosztály vezetője

Pártunk III. kongresszusa után a vasúton is fontos feladat a termelékenység növelése, az önköltség csökkentése. A kongresszusi határozatok végrehajtása érdekében számos javaslat született már eddig is, melyekkel — a minőség romlása nélkül — csökkenteni lehet az önköltséget. Vigyázni kell azonban az olyan jelenségekre, ahol az egyes részlegek, szakszolgálatok csak a saját önköltségcsökkentésüket tartják fontosnak, figyelmen kívül hagyva a vasút egészét, de a népgazdaság érdekeit is. Ez helytelen. Az önköltségcsökkentés most jobban, mint valaha, kötelessége minden becsületes dolgozónak, vezetőnek, beosztottnak egyaránt.

A vasútnak minden árut, melyet felkínálnak, minden utast, aki utazni akar, el kell szállítani gyorsan és biztonságosan. Fontos, hogy a szállítási feladatok teljesítésénél a gazdasági és mennyiségi tényezőket is teljesítsük. A túlsúlyos tehervonatok mennyiségének fokozása azt eredményezi, hogy kevesebb mozdonyt kell üzembentartani, kevesebb mozdony- és vonatkísérő személyzetre van szükség, csökken a kiadást jelentő vonatkilométer-teljesítmény s kedvezőbbé válik a szénfogyasztás. A kellően ki nem használt tehervonatok selejtet jelentenek, azonban nem lehet olyan mozdonyokra túlsúlyt akasztani, amelyek a vonalon túlkezeléssel, hosszabb menettel más vonatok menetét akadályozzák. Biztosítani kell, hogy a túlsúlyos vonatok a rendes menettartamon belül közlekedjenek. A túlsúly és a rendes menettartam elválaszthatatlan egymástól. Az őszi forgalomban az elegytovábbítás meggyorsítása elsőrendű feladat. Mozdony- és kocsiparkunk nem változott lényegesen a tavalyihoz képest. A három—három és félnapos kocsifordulóra az idén is szükség van, tehát elegyet gyűjteni csak magáért a túlsúlyért nem lehet. Ha egy rendes terhelésű vonatot csak azért várakoztatunk 6—7 órát, hogy az túlsúlyt továbbítson, nem jelent önköltségcsökkentést. A forgalmi, kereskedelmi és vontatási szakszolgálatoknak együttesen kell biztosítani a terhelési tervszámok teljesítését és túlteljesítését.

Az utazási sebesség emelése, az ácsorgások megszüntetése különösképpen a tolatós tehervonatoknál önköltségcsökkentéssel jár. A menetirányítók előre tervezzék meg a vonatok futását. Ez a tervezés magukra nézve is feszített legyen. Tehervonatainknak körülbelül 40 százaléka közlekedik rendesen, de ebben még sok az olyan korábban indított vonat, mely végeredményben későn lett összeállítva és amelynek egy későbbi vonatszámot adtak azért, hogy a menetrendszerűségi tényezőket teljesítsék. A rakodás, összeállítás, vagy a késői gépkijárás miatt késett vonatokat nem lehet átszámozni, hanem igyekezni kell azt a menetrendjébe behozni. A forgalom helytelen szabályozása miatt különösen a reggeli órákban budapesti peremállomásokon, Budapest-Ferencváros, Rákospalota-Ujpest, Budaörs, Albertfalva-Budafok, Budafok-Háros, Budapest-Soroksári-út állomások előtt órákat ácsorognak a vonatok, mert a menetirányítók és a forgalmi szolgálattevők nem biztosítják kellő időben a vonatok akadálytalan fogadását. Sokszor rossz a 24 órás vonatforgalmi terv is, lazán tervezik a vonatokat, hogy az állomásoknak bőven legyen idejük a vonatösszeállításra, a menetrendszerinti indításra.

Többezer dolgozó erőfeszítést tesz a vonatok menetrendszerinti közlekedése érdekében. Ugyanakkor vannak olyanok, mint például Rétszilas állomáson *Gergely József* forgalmi szolgálattevő, aki arra való hivatkozással állította meg az 1902-es számú vonatot a jelzőnél, hogy szolgálatátadás van. A felelősségrevonás alól úgy akart kibújni, hogy panaszoslevelet írt arról, hogy az ellenőrző közeg megsértette önérzetében, amikor a fentiekért felelősségre vonta. Nem tűrhető meg, hogy amikor Budapest-Ferencváros állomás keleti gurítódombja is teljes üzemmel működik, a vonatok órákig álljanak Budaörs, Budapest-Kelenföld, Budafok-Háros, vagy Kőbánya-felső állomásokon, ugyanakkor, amikor a guritópályaudvaron nincs mit gurítani.

Sok panasz hangzik el a vonatkísérők részéről, különösen azoktól, akik az *„Ötszázas mozgalom"*-ban jó eredményt értek el, akik vonataikat menetrendszerint, vagy az utazási sebesség növelésével továbbítják. Kifogásolják, hogy amikor a vonatprémium, a túlóra és készenléti díj kifizetésre kerül, sokszor kevesebbet kapnak, mint azok, akik a menettartam meghosszabbításával közlekednek. Meg kell hallani ezeket a jogos panaszokat. A vonatkísérők részére olyan bérezést kell már az őszi forgalom idejére biztosítani, hogy érdekeltek legyenek a vonatok gyors továbbításában.

Meg kell szünni az olyan állapotoknak, mint amilyen Balatonszentgyörgyön előfordul, ahol a keszthelyi vonatkísérők 6—8 órát várnak készenlétben vonatra. *Földi Józsefet* és csapatát Tapolcáról Budapest-Ferencvároson keresztül Debrecenbe küldték, onnan önköltségbe tért vissza. 447 önköltségi kilométernyit teljesített, 83 szolgálati órából 31 volt készenlét. Egyes vonatkísérők leterhelése sokszor veszélyezteti a biztonságot. Nem ritka a 350-en felüli munkaóra. Ennek következménye a szakaszhiány. Ez mindazért fordulhat elő, mert a vezénylés terén még mindig uralkodik opportunizmus, még mindig vannak kiváltságos szakaszok, vagy külön elbánást élvező vonatkísérők.

A gépácsorgás következménye a géprevárás. A gépácsorgást előidéző okokat meg kell keresni a forgalmi szolgálatnál és azt meg kell szüntetni, de nem lehet tűrni a fűtőházi ácsorgásokat sem. Budapest-Ferencváros és Hámán Kató fűtőházban hetek óta nincs elég szerelőmunkás, volt olyan nap, hogy 24 gép várt szerelésre. A mozdonyszemélyzet 5—6 forintos túlórában, 6—7 órát várt, míg sor került a szerelésre. Az elegy az állomáson várt gépre. Önköltségcsökkentést jelent a szerelőmunkások biztosítása a fűtőházakban és azok bérezésének felülvizsgálása.

Az *„500 kilométeres mozgalom"* keretén belül fontos feladat a hasznos mozdonykilométer teljesítménynek a növelése. Nem tűrhető meg az az állapot, amit például a székesfehérvári vonalon tapasztaltunk, ahol a mozdonyforduló szerint a tapolcai mozdony csak Székesfehérvárig, székesfehérvári gépek Budapest-Déli pályaudvarig közlekedtek, ugyanakkor a tapolcai gép nyolc órát állt a székesfehérvári fűtőházban, várt a forduló vonatra. A felülvizsgálás eredménye: három mozdonymegtakarítás. Véget kell vetni az igazgatósági és fűtőházi sovinizmusnak és a mozdonyfordulókat úgy kell szerkeszteni, hogy azok legjobb kihasználása mellett az elegyet a legrövidebb időn belül tudják továbbítani.

Meggyorsítja az elegymozgást, csökkenti az önköltséget a távolsági irányvonatok rendszere. Az ország legtávolibb állomásairól rendezés nélkül az elegytovábbítási rendben meghatározott összeállítás szerint az eddiginél sokkal gyorsabban továbbítják az elegyet. Lehetőség van lépcsőzetes távolsági irányvonatok közlekedtetésére is. Ennek lényege, hogy valamely erős elegyáramlatú vonal mentén fekvő elágazási állomásról is gyorsabban továbbítsuk az elegyet. A forgalmi és kereskedelmi szolgálatnak egyformán feladata, hogy minél több viszonylatot kutassanak fel és hozzanak javaslatba a távolsági irányvonatok bevezetésére.

Nem jelent megerőltetést, csupán észszerű intézkedést és jobb ellenőrzést a kirendelések, a helyettesítések, az áthelyezések, a felügyeleti szolgálat, a létszámmegszabás terén fennálló lazaságok felszámolása. *Ambrus Elek* és *Bárán Margit* tanfolyamhallgatókat például a budapesti igazgatóság a tisztképzőről visszarendelte a szombathelyi igazgatósághoz február 2-án. A szombathelyi igazgatóság kérte a budapesti igazgatóságot, hogy nevezetteket helyezze át Zalaegerszegre. Az áthelyezés csak május 21-én történt meg, így indokolatlan napidíj merült fel. A helytelen és késett eljárás 3100 forint többletkiadást okozott.

A vasutas dolgozók különösen a III. pártkongresszus után harcolnak az ilyen és hasonló esetek ellen. *Jusztin Sándor* vezető főellenőr írta, hogy a forgalmi és kereskedelmi szolgálat elvégzésére kirendelt dolgozók kirendelése nem a megfelelő körültekintéssel történik. Például a Csongrádon lakó tartalékot Kecskemétre, Jánoshalmára, vagy Kiskunfélegyházára és viszont az itt lakókat Csongrádra küldik helyettesíteni. Előfordult olyan eset, hogy *egy dolgozó* helyettesítésére *kettőt* kellett kirendelni. Például Martfű állomás forgalmi szolgálattevőjének helyettesítésére egy kereskedelmi és egy forgalmi tartalékost küldtek.

Igaza van Jusztin elvtársnak, hogy az ilyen esetek az önköltség emelésével járnak.

Sokkal gyorsabban és következetesebben kell foglalkozni azzal, hogy az állomásokon egységes béralap és létszám legyen. Adjuk meg az állomásvezetőnek a jogkört ahhoz, hogy szükségszerinti átcsoportosításokat hajthasson végre. Nem lehet, hogy az állomáson különböző forgalmi és kereskedelmi beosztottak el legyenek különítve. Legyen a forgalmi szolgálatnál követelmény a kereskedelmi tudás és megfordítva, a kereskedelmi létszámban a forgalmi tudás.

A Központi Vezetőség beszámolójában Rákosi elvtárs azt mondotta: *„Az egész népgazdaságunkat jellemzi a túlcentralizálás, ez a túlcentralizálás csökkenti a közép- és alsófokú vezetők felelősségét és lassítja fejlődésünket."* Így van ez a vasút területén is. Az állomások felvételi épületeiben, a fűtőházaknál és osztálymérnökségeken íróasztalokkal túlzsúfolt helyiségekben gyűjtik a legtöbbször párhuzamos adatokat, utalványoznak, terveznek, értékelnek, s az egész ügyintézést olyannyira bürokratizálják, hogy a középvezetőknek sokszor a legkisebb kérdésben is különböző felsőbb szervek utasítását kell megvárni.

A vasúton a végrehajtás nem nélkülözheti az irányítást, az ellenőrzést. Azonban ezt a munkát nem újabb irányító szervek életrehívásával kell megjavítani. Feladat az eddig jól bevált (menetirányítók, mozdonyirányítók, ktg, áruirányítók) szerveket életképessé tenni. Az áru- és személyszállítás tervszerűségének nagyobb mérvű biztosítása, a tervgazdálkodás megerősítése és ellenőrzése érdekében a végrehajtó állomási szolgálatra vonatkoztatva több új irányító szervezetet létesítettek. Ezek a gyakorlatban nem töltik be szerepüket. Legtöbb ilyen szerv regisztrálja az eseményeket és különböző *„szorgalmazásokat"* végez. Nem képesek irányítani, de nem is lehet feladatuk, mert azért van a menetirányító szerv, hogy a bajok és lemaradások, valamint vonatforgalom eltolódásának következtében előállott nehézségeket megelőzzék és a külszolgálat részére hasznos irányítást adjanak. Feltétlenül szükséges, hogy az állomásokon működő különféle szerveket az önköltség és munkaerőgazdálkodás szempontjából felülvizsgálják. Javítsuk meg a végrehajtást, kevesebb, de jobb irányítással. Ez nemcsak önköltségcsökkentést eredményez, mert azok, akiket e szervek életrehívása folytán elvontak a végrehajtó szolgálattól, visszakerülnek közvetlen a termelőmunkába és az állomási dolgozók szükségtelen és túlzott ellenőrzése, sok esetben zaklatása, megszűnik. Ezen túl a közép- és alsófokú vezetők (állomásfőnökök, forgalmi szolgálattevők) felelőssége is jobban érvényesül.

Néhány rendelet megjelent már az önköltségcsökkentés érdekében és még néhány hamarosan napvilágot lát. Azonban a rendeletek maguk nem fognak önköltségcsökkentést eredményezni. Ehhez a dolgozók lendületére, fegyelmére, lelkesedésére van szükség. Az őszi forgalomban a vasútra háruló szállítási feladatok maradéktalan elvégzése mellett kell gazdaságossá tenni munkánkat. A vasút népgazdaságunk legnagyobb üzeme. Ha valahol tudnak eredményeket felmutatni az önköltségcsökkentés terén és emellett a termelési terveket teljesíteni, akkor a vasút talán a legtöbbet tudja nyujtani ezen a vonalon. Természetesen csak akkor, ha figyelembe vesszük az alulról jövő javaslatokat, ha az önköltségcsökkentési mozgalmat helyes mederbe tereljük és közös erővel, egységes akarattal teljesítjük pártunk III. kongresszusának célkitűzéseit.

Vasutasok! Tegyük még szebbé életünket, erősebbé hazánkat — harcoljunk a jó és gazdaságos szállításért!

— A „Szocialista Vasútért" szerkesztőségének felhívása —

Népünk a párt vezetésével maga teremti meg jólétét, építi a még szebb holnapot. A munkásosztály hatalomrajutása lehetővé tette, hogy a dolgozók kifejthessék képességeiket, kibontakozhasson alkotóerejük, tehetségük. A munka ma új értelmet nyert s különösen a kormányprogramm óta tovább javult a szocializmus felépítésének alapfeltétele: a munkához való új viszony.

Előrehaladásunk, életszínvonalunk emelése megköveteli, hogy most előtérbe helyezzük azokat a feladatokat, amelyek szorosan összefüggnek a népjólét alakításával.

„Az első és legfontosabb kérdés — mondotta Rákosi elvtárs a párt III. kongresszusán — a munka termelékenységének s ezzel együtt az önköltség alakulásának kérdése... Az önköltség csökkentésének egyik legnagyobb akadálya az iparban és egyebütt a számunkra egyébként is nehezen biztosítható anyagok megengedhetetlen pocsékolása."

A vasúti közlekedés költségei a népgazdaság összköltségeinek jelentékeny részét alkotják. Ezen a területen minden megtakarított fillér évenként sokmillió forint értékű, melynek nagyrészét a dolgozók szociális helyzetének javítására lehetne fordítani.

Vasutas dolgozóink közül már sokan megértették ezt és követendő példát mutatnak. Alljon itt Iglói Pál, az Északi Járműjavító sztahanovista mozdonylakatosának neve, aki ötéves tervét 1953 VII. 10-én befejezte. Munkája elismeréseként művezető lett. Részlege az ócska anyagok felhasználásával 16.200 forintot takarított meg a legutóbbi időkben. De iglói pálok nemcsak az Északi Járműjavítóban vannak. Találkozunk velük a forgalomnál éppúgy mint a vontatásnál, vagy a pályafenntartásnál, szinte valamennyi munkahelyen. A vasút nagy futószalagján névtelen hősök ezrei építik a szocialista vasutat, harcolnak töretlen lelkesedéssel a kongresszus határozatainak végrehajtásáért, népünk felemelkedéséért. Tapasztalataik megismerése, elterjesztése sokmillió forint „rejtett tartalék" feltárását jelentené.

Épp ezért felhívással fordulunk a szocialista vasutat építő valamennyi dolgozóhoz: vizsgálják meg munkaterületükön a helytelen gazdálkodás tényezőit és tárják fel, hol pazarolják az állam értékeit! Tegyenek javaslatokat a költségek csökkentésére, a takarékos gazdálkodás fokozására, a népjólét emelése érdekében!

Az önköltségcsökkentési lehetőségek vizsgálatánál ne feledkezzenek meg arról, hogy a takarékoskodásnak egyben a minőség megjavítását is szolgálnia kell. Nekünk nemcsak olcsóbban, hanem jobban is kell dolgoznunk. Önköltségcsökkentésünk csak akkor lesz valóban eredményes ha elősegíti a kultúrált utazást, a gépek minőségének javítását, a gépek karbantartását, az elegy zavartalan áramlását, az áruk megóvását, a bérfegyelem megszilárdítását, egyszóval: a szocialista vasút építését! Az önköltség alakulásához hozzájárul a még meglévő vasúti bürokrácia felszámolása, a munkafegyelem megszilárdítása, a szolgálati ágak együttműködésének megjavítása, az anyagok gazdaságos felhasználása és a takarékosság — minden területen.

Számos lehetőség nyílik az önköltség csökkentésére a szállító vállalatokkal való kapcsolatok jobb kiépítésével is. Sokat tehetnek vasutas dolgozóink az ügy sikeréért, ha feltárják azokat a hiányosságokat, amelyek például a szállító vállalatoknál többletköltségeket okoznak és ezzel kedvezőtlenül befolyásolják a vasúti önköltség alakulását is.

A tapasztalatcsere és a munkamódszerátadás megkönnyítése érdekében a legjobb javaslatokat, a leghasznosabb kezdeményezéseket közzétesszük a „Szocialista Vasútért" hasábjain és lehetőséget nyujtunk egyes ötletek vitájához is.

Az önköltségcsökkentés folyamatos, szívós, kitartó munkát követel. De vasutasaink segítségével, tevékeny közreműködésével gyors léptekkel mehetünk előre, elősegíthetjük szocialista vasutunk építését, népünk jólétének emelését, a kongresszus határozatainak mielőbbi végrehajtását.

Vasutasok! Tegyük még szebbé életünket, erősebbé hazánkat — harcoljunk a jó és gazdaságos szállításért!

Vasutasok a polgárdi állami gazdaságban



Amint ismeretes, nagyszámú vasutas dolgozó önként jelentkezett arra, hogy két hétig növényápolási munkát végez. A BVKH például június 14—27-ig a polgárdi, a MÁV Statisztikai Hivatal „önkénteseit" pedig ugyanezen időben a tükröspusztai állami gazdaságban segítették a mezőgazdasági munkák végzésénél. Hogy nem rosszul, azt a szerkesztőséghez küldött levél igazolja amelyet a polgárdi állami gazdaság igazgatója, Pallós László elvtárs írt, s melynek nyomán derék vasutasaink nyerték el „A legjobb növénytermesztő-brigád"-zászlót. A levél így hangzik: „A mezőgazdaság megsegítése érdekében gazdaságunkban két hétig ittartózkodó vasutas dolgozóknak ezúton mondunk köszönetet azért, hogy teljes egészében magukévá tették pártunk és kormányzatunk felhívását. A BVKH dolgozói a nálunk eltöltött idejük alatt fegyelmezetten, önfeláldozóan vették ki részüket a nehéz fizikai munkát igénylő mezőgazdasági munkálatokból. Vállalt munkájukat úgy végezték, hogy méltán érdemelték ki szakembereink osztatlan elismerését. Külön kell kiemelnünk azt, hogy fegyelmezettségük, magatartásuk gazdaságunk dolgozói előtt követendő példaként áll. Jó munkájuk által gazdaságunk megoldotta azokat a feladatokat, amelyeknek leküzdése oly komoly probléma". A BVKH és a Statisztikai Hivatal vasutasai azonban nemcsak a termelésben jártak élen, de a munkás-paraszt szövetség erősítését nagy sikert aratott kultúrműsorral is szolgáltak. Képünkön a vasutasok egy csoportját látjuk munka közben. (Szilágyi Sándor tudósító levelében)

(Nádai Károly felvétele)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Könnyebben arat már a debrecenkörnyéki parasztság...

Szépnek ígérkezik a idei termés. A debreceni határban dús kalászok növekednek. A föld művelői derűsen, bizakodóan aratásra készülnek, de a gépállomás igazgatóját súlyos gondok nyomják. Hogyan fog eleget tenni a gépállomás a várakozásnak? Miként tudja majd teljesíteni feladatát, amikor cséplőgépei egy része használhatatlanná vált, javítani kellene — s a többi munkák mellett ezt nem tudják idejében elvégezni.

Ekkor jött a segítség. A *Debreceni Járműjavító* pártbizottsága és vállalatvezetője kezdeményezésére a dolgozók elhatározták: megjavítják a gépállomás 14 megrongálódott cséplőgépét. Hasonlóképpen vállalták a *hajdúböszörményi* gépállomás segítését is, ahol két kombájn javítását kellett elvégezni rövid idő alatt, az aratás megkezdéséig. Most már egy kicsit kevesebb a gondja a gépállomás igazgatójának. De könnyebben arat majd a debrecenkörnyéki parasztság is. A járműjavító dolgozói: lakatosok, esztergályosok, hegesztők és mérnökök nem hagyják cserben őket. Azt akarják, hogy egészévi munkájuk jutalma: a gazdagnak ígérkező termés időben kerüljön kamrájukba, a begyüjtőhelyekre, a dolgozók asztalára.

A járműjavító pártbizottsága — együtt a vállalat vezetőjével, *Jávor* elvtárssal — szervezi és irányítja a mezőgazdaságot patronáló brigádok munkáját. Az üzemben a pártszervezetek aktíváinak felvilágosító munkája következtében mind több dolgozó ismeri meg a *Központi Vezetőség* mezőgazdaság megsegítéséről szóló határozatát és egyre többen büszkék arra, hogy ők is részesei e nagyszerű határozat végrehajtásának. Ha a járműjavító dolgozóival valaki beszélgetni kezd, csakhamar a mezőgazdaságra terelődik a szó és a dolgozók hosszasan sorolják, hogyan segítik a parasztságot. Elmondják: mit tettek a hajdúvidi *Petőfi* tsz-ben. A dologidőben elfáradt munkások esténként nem tudtak nyugovóra térni, nem volt megfelelő helyük, elegendő ágyuk. A járműjavító dolgozói soronkívül kilenc darab emeletes ágyat készítettek számukra. De nemcsak ezzel kapcsolatban emlegetik a tsz tagjai az üzemi munkásokat. Nemrégiben bevonult katonának a tsz könyvelője, akinek pótlásáról nem tudtak gondoskodni. A járműjavító patronálói felkérték a helybeli tanítót a könyvelési munkák ideiglenes elvégzésére. A tanító elvtársat pedig a járműjavító könyveléséből időnként kijáró dolgozók fogják segíteni.

Sokan ismerik a járműjavítóban *Meleg József* elvtársat, a pártszervezet egyik aktíváját, aki a mezőgazdaságról szóló párthatározat után elsőnek jelentkezett patronálómunkára. A pártbizottságon elmondotta: *Megértette, hogy a legközelebbi években a szocializmus építésének kulcskérdése a mezőgazdaság fejlesztése, és szeretné kivenni részét ebből a munkából.* Azóta *Meleg* elvtárs tagja annak a brigádnak, amely a hajdúszoboszlói *Petőfi* tsz-t segíti. A tsz-ben tett első látogatásoknál feltűnt, hogy a tsz-tagok rendszertelenül, későn járnak munkába. A brigádtagok beszélgetni kezdtek a szövetkezetiekkel. Megmagyarázták, milyen károk származnak a fegyelmezetlen munkából. Elmondották, hogy a laza munkával önmagukat is megrövidítik, azonkívül, hogy az államnak, a dolgozó néppel szembeni kötelezettségüknek sem tesznek eleget, pedig a gyárak dolgozói sokat várnak tőlük és ezért sok segítséget is nyujtanak nekik. A város elvárja, hogy most, a kormány támogatása után, több és jobb élelmiszer kerüljön a dolgozók asztalára. Azt várják a parasztságtól, hogy termékeikkel segítsék a gyárak nyersanyagszükségleteinek kielégítését.

A brigád nevelőmunkája eredményeként a tsz tagjai egymás közt megbeszélték a hallottakat. Azóta reggel 6 óra a munkaidő kezdete és mindenki fegyelmezetten dolgozik. Ugyanitt nagyjelentőségű volt a járműjavító dolgozóinak segítsége abban a munkában is, melynek eredményeként megalakult a tsz *MNDSZ*-csoportja.

Szinte fel sem lehetne hamarjában sorolni az anyagi és politikai segítség számos formáját, melyet a járműjavító nyujt a tsz-ek és gépállomások számára. Talán még egyet kellene megemlíteni: ez a kultúrmunka. A pártbizottság megbeszélést tartott az üzemi kultúrcsoporttal, amely ezután előadásokat tartott a patronált falvak dolgozóinak. Az előadásokon nemcsak a tsz-tagok és a gépállomások dolgozói vettek részt, hanem ott volt majdnem az egész falu. Tetszett a színjátszógárda előadása, nagy sikert aratott a tánccsoport is. Több helyen el sem akarták a csoportot engedni, marasztalták őket mindaddig, amíg végül is az utolsó vonat indulása végett nem szakított az ismerkedésnek, barátkozásnak.

A látogatásnak hasznos következményei lettek. Nem egy patronált tsz-ben kezdtek arról beszélgetni, hogy jó volna náluk is létrehozni egy színjátszó-, vagy tánccsoportot. Ezeken a helyeken ma már a járműjavító kultúrcsoportja segítségével megkezdődött a szervezőmunka, segítik a kezdő kultúrcsoportokat, módszerátadással, műsorfüzetekkel.

Így hajtják végre a Debreceni Járműjavító dolgozói, a munkások és értelmiségiek a mezőgazdaság megsegítésére hozott párthatározatot. Munkájukkal bizonyítják: megértették, hogy a mezőgazdaság fejlesztése nemcsak a parasztság ügye, hanem az egész nép, főképpen a munkásosztály érdeke. És hogy jó munkát végeztek eddig a *Debreceni Járműjavító ÜV* patronálói, azt az a szeretet bizonyítja, amely megnyilvánul a tsz-tagok és a gépállomások dolgozói részéről a járműjavító munkásai iránt.

BORS DEZSŐ
a vasút politikai főosztály munkatársa

Az európai szakszervezetek értekezletén BERLINBEN

Az európai szakszervezeti értekezleten járt magyar küldöttség élményekkel gazdagon, a békeharc folytatásához szükséges új fegyverekkel tért haza *a Német Demokratikus Köztársaságból.* Ez csendül ki *Gáspár* Sándor elvtárs, szakszervezetünk elnökének szavaiból, amikor mint a küldöttség egyik tagja, hazaérkezése után kérésünkre frissiben rövid áttekintést ad az értekezletről:

— Mindennél többet mond a két és félnapos berlini tanácskozásról — kezdi — ha megemlítem, hogy *30 európai ország több mint 600 küldöttel képviseltette magát.* Ez a tény egymagában is kifejezésre juttatja a béketábor óriási arányú növekedését. *Az értekezlet legfőbb tanulságaként megállapithatjuk, hogy szilárd az egység az európai dolgozók között a béke kivívására és megőrzésére irányuló akaratban. A küldöttek felekezetre és világnézetre való tekintet nélkül, valamennyien állást foglaltak az amerikai imperialisták háborús politikája, a boni és a párizsi háborús szerződés, Nyugat-Németország újrafelfegyverzése ellen és követelték az atomfegyverek betiltását.*

— Jellemző, hogy a legtöbb felszólaló azokból az országokból jelentkezett, amelyek legjobban szenvednek az amerikai imperialisták háborús politikájától: Nyugat-Németországból, Franciaországból és Ausztriából. Szokatlanul nagy számban képviseltették magukat a skandináv országok szakszervezetei is, amelyek eddig többnyire távol maradtak a hasonló megmozdulásoktól.

— *Louis Saillant* elvtárs beszámolója és az értekezletnek a béke megvédése érdekében kiadott két felhívása új feladatokat szabott az európai szakszervezetekbe tömörült dolgozóknak. Az új feladatok a kongresszus utáni szakmai értekezleteken még határozottabb formát öltöttek. *Fressinet* elvtárs, a közlekedési szakmai tagozat főtitkára beszámolt az imperialista kormányok európai háborús szállítási szerződése (pool) elleni harc eredményeiről és megmutatta az utat, amelyen ezt a harcot még eredményesebbé kell tenni. *A nyugatnémet, a francia és osztrák küldöttek is a hadiszállítás céljait előmozdító, az érdekelt államok és a dolgozók anyagi érdekeit sértő szerződés ellen szólaltak fel.*

— A szakmai tagozat ülésén *Chvalek* elvtárs, a Német Demokratikus Köztársaság közlekedési minisztere elmondotta, hogyan harcolnak az NDK vasutasai a német egységért. Most fejeződtek be azok a tárgyalások, amelyek megjavítják a közlekedést a Német Demokratikus Köztársaság és Nyugat-Németország között. Adenauer meg akarta akadályozni a tárgyalások eredményességét, de nem sikerült. A megállapodás egységessé teszi a forgalmat a két ország között és ezzel közelebb hozza őket egymáshoz. Az elszámolásokat is egyenlő arányban végzik a jövőben. Kölcsönösen étkezőkocsikat és hálókocsikat járatnak. Nagy haladás ez a két ország közötti forgalomban — jelentette ki a miniszter.

A szakmai tagozat ülésén elmondottam, hogy *a magyar vasutas dolgozók nagy érdeklődéssel figyelik az imperialisták igájában nyögő országok dolgozóinak békeharcát és a jövőben az eddiginél jobban akarják azt segíteni.* Egy alkalommal már folytak erről tárgyalások az osztrák vasutasokkal. Most arra kell törekedni, hogy *a magyar-osztrák kapcsolatokat élővé tegyük.* A magyar vasutasok mindent elkövetnek ennek érdekében. Kértem az osztrák elvtársakat, cselekedjenek hasonlóképpen.

Fressinet elvtárs összefoglalójában megállapította, hogy a szakmai tagozat megbeszélése jól sikerült és javasolta: *legközelebb hívják össze az európai közlekedési dolgozók értekezletét, hogy még pontosabban körvonalazhassák a békeharc feladatainak együttes végrehajtását. A javaslat egyhangú elfogadásra került.*

Az NDK-ban való tartózkodásom alatt meglátogattam egy járműjavítót és egy fűtőházat.

— Ezekben is, mint az egész Német Demokratikus Köztársaságban az új élet üteme lüktet — fejezi be rövid beszámolóját Gáspár elvtárs. — A dolgozók büszkék, hogy építhetik az új Németországot, dolgozhatnak a kettészakítottság megszüntetéséért. *Tolmácsoltam nekik a magyar dolgozók üdvözletét, ők ezt hasonló szeretetteljes üdvözlettel viszonozták.*

Gyors ütemben folynak az ózdi rendezőpályaudvar bővítési munkálatai

Lázas munka tölti be az ózdi völgyet. Az anyagvonatok kocsijaiból tonnaszámra döntik ki az ózdi kohászati üzemek salakját. Feltöltik a völgyet. Mi épül itt?

A régi ózdi rendezőpályaudvar elavult szűk vágányhálózatán bonyolították le a kohászati üzemek vasúti forgalmát. Az elmult években egyre emelkedett a termelés, mindinkább szűknek bizonyult a régi rendező.

A Kohászati Ipari Tervező Iroda dolgozói új, tágas rendezőpályaudvar tervét készítették el. Messzemenően figyelembevették Ózd lakosainak kérését. A gyalogosok részére épülő aluljárót úgy tervezték meg, hogy azon gyermekkocsit is át lehessen tolni, tehát a le- és feljáratot nem lépcsős megoldással, hanem lejtős, úgynevezett rámpával kivitelezték.

Az építés oroszlánrészét a debreceni MÁV Vasútépítő Vállalat dolgozói végezték. Mintegy 30 méterrel helyezték arrébb a Hangony-patak medrét. A patak régi medrét feltöltötték és fölé vágányokat fektettek. Az építkezés közben egy percre sem szünetelt a Lenin Kohászati Művek forgalma. Mintha nem is lett volna szétbontva a régi rendező, olyan gyorsan, zökkenőmentesen bonyolították le az ózdi vasutasok a forgalmat. Nekik köszönhető, hogy vágányzár miatt sohasem kellett visszatartani a vasérc- és kokszszállításokat.

Az új rendezőpályaudvar felépítésével teljesen megváltozott az ózdi völgy képe. Azon a helyen, ahol régen Sajóvárkony vasúti megálló volt, ma már kilométer hosszú irányvágányok húzódnak. Mintegy 350.000 köbméter földdel töltötték fel a völgyet, mielőtt lefektették a 12 új vágányt. Ennyi földdel Győrtől Debrecenig érő vasúti kocsisort lehetne szinültig megtölteni.

Az új ózdi rendezőpályaudvar építése befejezéshez közeledik. Nemsokára már közvetlenül Ózdon állíthatják össze a gyár termékeivel megrakott irányvonatokat, és nagyban tehermentesítik a miskolci gurítódombot.

Szocialista szerződés az igazgatóságok együttműködésének megjavítására

A miskolci és debreceni igazgatóság forgalmi, vontatási és munkaügyi osztályainak legjobb szakemberei az elmult hetekben megbeszélésre gyültek össze, hogy megbeszéljék azokat a munkamódszereket, amelyek segítségével a miskolci vasutasok elnyerték a kongresszusi zászlót. A cél az volt, hogy a két igazgatóság együttműködésében fennálló hibákat megszüntessék és erre szocialista szerződést kössenek.

A szerződésben kötelezettséget vállaltak az *„500 kilométeres mozgalom"* további fejlesztésére. Igen fontos a szerződésnek az a része, mely Füzesabony térségének mentesítését célozza. A szocialista szerződés további pontjai részletesen foglalkoznak a helyes mozdonyfordulók megszervezésével, a menetrendszerinti vonatközlekedéssel és az irányvonatok képzésének előfeltételeivel. Az eddig egyes helyeken fennálló elegytorlódás megszüntetésére ingajáratokat rendszeresítenek.

Makó Imre tudósító
Miskolc.

Sztálinvárosi kirándulás

A debreceni MÁV-igazgatóság DISZ-szervezetét nagy kitüntetés érte: a pártszervezet segítségével háromnapos kiránduláson vettünk részt, megtekintettük Sztálinvárost.

Nagy lelkesedéssel készültünk erre a kirándulásra. Klubestéket, műsoros estéket tartottunk, amelyeknek bevételéből a DISZ-szervezet a kirándulás költségeit fedezte, és a budapesti Kisszínpad műsorának megtekintését is lehetővé tette a DISZ-tagoknak. Hatvanöt fiatal vett részt ezen a kiránduláson, közöttük én is. Azt hiszem, mindannyiunk véleményét fejezem ki azzal, hogy olyan élmény volt számunkra a sztálinvárosi út, melyet nem fogunk soha sem elfelejteni. Most, hogy személyesen, saját szemünkkel láttuk dolgozó népünk hatalmas alkotását, még jobban megerősödött hitünk a szocializmus építésében.

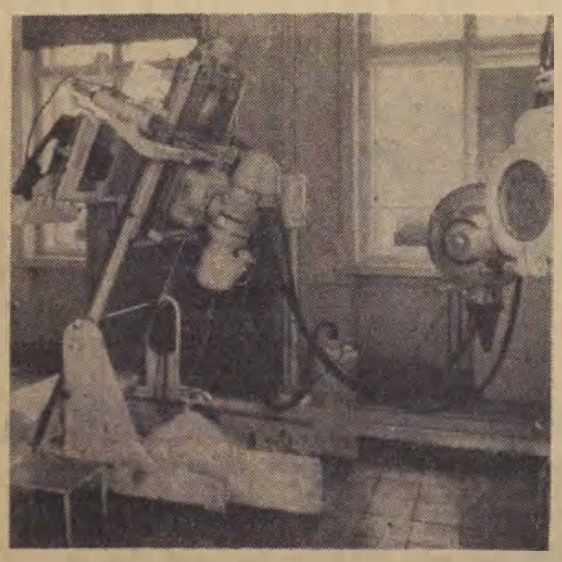
Ilyen hatalmas vállalkozásra — mint a Sztálini Vasmű építése is — csakis szabad, szocializmust építő nép képes.

Megerősítette ez az út bennünk a párthoz való ragaszkodást, a párthoz, mely szervezi, irányítja a szocializmus építésének diadalmas munkáját. Szép példája volt ez a kirándulás a párt- és DISZ-szervezetünk kapcsolatának. Pártszervezetünk valójában sajátjának, aranytartalékának tekinti DISZ-szervezetét, amely megnyilvánult abban a segítségben is, melyet pártszervezetünktől kaptunk ehhez az úthoz. Utunk folyamán éreztük a párt segítő kezét; korszerűen berendezett, mosdóval, ruhatárral, konyhával és társalgóval ellátott hálókocsiban kényelmesen utazhattunk. Ezúton is köszönetet mondunk, mi DISZ-fiatalok pártszervezetünknek, hogy megismerhettük dolgozó népünk alkotó munkájának gyönyörű eredményét, a Sztálin Vasművet. DISZ-szervezetünk ezzel a kirándulással is nevelt bennünket, mégpedig igen helyes módszerrel, a szemléletességgel, a személyes tapasztalatok megszerzésével, amely igen nagy szerepet játszik a fiatalok nevelésében.

Nemcsak az volt a kirándulás célja, hogy megtekintsük ötéves tervünk egyik büszkeségét, hanem ez a kirándulás elmélyíteni kívánta a DISZ-szervezetünkben a kollektív szellemet. A kirándulás ezt meghozta. Egymást még jobban megismertük, s a DISZ-szervezet tagjai egymáshoz közelebb kerültek. Szórakozásban bőven volt részünk. Jól éreztük magunkat, s remélem ez a lelkes hangulat, melyet magunkkal hoztunk munkánkban fog mutatkozni.

A kiránduló fiatalok nevében:
Sándor Gizella
irodakezelő

Közép-Európa legkorszerűbben felszerelt röntgenosztálya — a MÁV-kórházban



Lapunk hasábjain már többizben beszámoltunk a MÁV kórház röntgenosztályának bővítési munkálatairól. Közép-Európa legkorszerűbben felszerelt röntgen-osztályát — melyet a közeli hónapokban adnak át rendeltetésének, — az elmult napokban mutatták be a sajtó képviselőinek. A külföldi és hazai gyártmányú gépek segítségével lehetővé válik, hogy naponta mintegy ezer felvétel, átvilágítás, illetve kezelés történjen az új röntgenosztályon. Különböző sugárzó-készülékek a bőrbetegségek gyógyítását szolgálják és már eddig is igen komoly eredményeket értek el a bőr felületén, illetve a nyálkahártyán jelentkező rákos természetű daganatok gyógyításában. Dr. Hrabovszky Zoltán egyetemi magántanár, az orvostudományok kandidátusa részletesen elmagyarázta a különböző sugárzó berendezések rendeltetését a sajtó munkatársainak. Hangsúlyozta, hogy a munkálatok teljes befejezésével a vasutas dolgozók egészségvédelme érdekében újabb jelentős lépés történik. (Németh Gyula felvétele)

Határidő előtt fejezték be féléves tervüket

Az I. félévi tervek sikeréért folytatott versenyben számos kimagasló teljesítmény született. Üzemeink közül többen határidő előtt befejezték félévi tervüket és nagy lendülettel kezdték meg a II. féléves tervek teljesítését. Többek között *Hatvan* állomás dolgozói jelentették, hogy június 20-ra befejezték tervüket, 106 százalékos átlagteljesítményt érve el. Különösen a menetrendszerinti vonatindításnál, a kocsikihasználási tervnél, a göztartási és a rakodási idő terveljesítésénél nyujtottak kiváló teljesítményeket.

Miskolc személypályaudvar dolgozói az I. félévi irányvonati tervüket és a vonatforgalmi tervüket teljesítették június 20-ra. A nehézsúlyú mozgalomban a tervezett napi 5500 tonna túlsúllyal szemben átlagosan 7700 tonnát továbbítottak. Kimagasló eredmény született június 19-én, amikor 9444 tonna túlsúlyt vittek vonataik.

Diósgyőr állomás dolgozói 10 nappal a határidő előtt fejezték be tervüket. Legjobb eredményeiket a terhelésnél, a kocsitartozkodásnál, a fajlagos kocsimozgatásnál, valamint a vonatok menetrendszerinti indításánál érték el.

Budapest-Keleti fűtőház dolgozói június 26-án tettek győzelmi jelentést. De már ezt megelőzően is kiváló részlegeredmények születtek. Százelegytonnakilométer tervüket március 23-án, a tehervonati mozdonykilométer tervet június 17-én befejezték. Az eddigiek során mintegy 9600 tonna szenet takaritottak meg.

A miskolci fűtőház dolgozói június 11-re teljesítették féléves előirányzatukat. A fiókműhelyi javítási tervet már május 30-ra befejezték. A túlsúlytovábbításnál pótolták az I. negyedévben megmutatkozott 60 százalékos lemaradást. Megtakaritottak 5500 tonna szenet, amely elegendő a fűtőház kétheti szénszükségletének kielégítésére.

Még számos fűtőházból érkezett hir kimagasló eredményekről. Többek között a *pécsi* fűtőház dolgozói százelegytonnakilométer tervüket június 29-re, mozdonykilométer tervüket pedig június 20-ra fejezték be. A *dombóvári* fűtőház és a *kaposvári* fűtőház pedig haszonkilométer tervét egyaránt június 27-re teljesitette.

Az „Összetartás" termelőszövetkezet dolgozóinak köszönete

A napokban az alábbi levél érkezett a vasút politikai főosztályához:

„A sárszentmiklósi *„Összetartás"* termelőszövetkezet dolgozói nevében köszönetünket fejezzük ki a *MÁV Vasútépítő ÜV rétszilasi* vezetőségének, pártszervezetének és dolgozóinak állandó támogatásukért, amelyekkel elősegítették szövetkezetünk fejlődését.

1953 október 17-én alakult meg szövetkezetünk, többnyire az iparból visszatért dolgozókból. Nem rendelkeztünk gépekkel, felszerelésekkel — de biztunk államunkban, hittünk a nagyüzemi gazdaság fölényében. És a segítség nem maradt el. Szövetkezetünk tanyaközpontban alakult meg, azonban a kapott épületek tatarozásra szorultak, melyet magunk nem tudtunk volna elvégezni. A *Vasútépítő ÜV* vezetői és dolgozói siettek segítségünkre. *Elvégezték a külső és belső tatarozást, bevezették a villanyt, átalakították istállóinkat, baromfi-ólainkat, segítettek a bognár- és kovácsmunkák elvégzésében, termelt áruink piacraszállításában, egyszóval: valamennyi kezdeti nehézségünk leküzdésében.*

E támogatás nélkül csak évek alatt fejlődhetett volna szövetkezetünk azzá, amivé így hónapok alatt vált. Dolgozóink forró szeretettel köszönik ezt a támogatást a vasutas dolgozóknak és a felettes vezetőknek. Igérik, hogy még nagyobb lelkesedéssel végzik munkájukat egész népünk hasznára."

Elvtársi üdvözlettel:

Kiss András párttitkár — **Kurucz Györgyné** elnök

Kitüntetések

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa Csuta Károly MÁV főfelügyelőnek, a munkásmozgalomban kifejtett többévtizedes munkássága elismeréséül a „Munka Érdemrend" kitüntetést adományozta. Zsoldos Sándor egészségügyi miniszter dr. Páter János államvasúti főorvosnak a „Kiváló orvos", dr. Csefkó István államvasúti rendelőintézeti főorvosnak az „Érdemes orvos" kitüntetést ünnepélyesen adta át.

Tegyük közkinccsé a csomóponti verseny tapasztalatait

A pártunk III. kongresszusára indított munkaverseny során számos új és jó kezdeményezés között is kiemelkedő volt a miskolci gócpont vasutasai által kezdeményezett csomóponti verseny. Ez az új versenyforma volt az, amely hozzásegítette *Miskolc* csomópont dolgozóit pártunk III. kongresszusa versenyzászlajának elnyeréséhez. *Elnyertük azt a zászlót, melyre joggal lehet büszke hazánk valamennyi vasutas dolgozója.*

A politika. osztály, a területi bizottság, valamint a szakvonali vezetők felismerték a csomóponti verseny jelentőségét és ezért minden erejükkel segítették. A feladatokat politikai osztályi és területi bizottsági értekezleteken vitattuk meg. Itt mértük fel, hogy milyen segítséget kell nyujtanunk az új versenyforma sikeréhez. *A győzelem döntő biztosítéka dolgozóink soha nem látott lelkesedése és harckészsége volt,* melynek kialakításában fontos munkát végeztek a párt- és szakszervezeti aktívák.

Eredményeink elérésénél nagyjelentőségű volt, hogy munkánkban nem féltünk alkalmazni az új módszereket. Szolgálati vezetőink — eltérően az eddigi gyakorlattól — minden nap egy-egy rövid megbeszélést tartottak a közös problémákról. A megbeszélések nyomán számos munkát zavaró körülményt hárítottak el. Ilyen volt például a szolgálati ágak közötti sovinizmus. *Miskolc* személypályaudvar dolgozói, párt- és szakszervezeti funkcionáriusai személyesen kerestek fel a fűtőház dolgozóit és szakvonali vezetőit, akikkel megbeszélték a hiányosságokat. Igy elmélyült a kapcsolat, jobb lett a munka. *Mezei* elvtárs például — *Miskolc* személypályaudvar üzemi bizottságának termelési felelőse — naponta kereste fel a mozdonyfelvigyázókat és a fűtőházi üzemi bizottságot. Igy hívta fel a figyelmüket többek között arra, hogy adják ki a tehervonatok gépeit időben. Rámutatott *Mezei* elvtárs arra, hogy a gépek késői kiadása lehetetlenné teszi a menetrendszerinti közlekedést. Két nap mulva a rendezőpályaudvarról indított vonatok nagy része már 60—70 perccel korábban közlekedett. A fűtőház és a személypályaudvar közötti közös munka eredménye volt az is, hogy *a miskolci fűtőház a megnövekedett szállítási feladatok ellenére hat mozdonyt letétbe tudott helyezni.*

Szállítási feladataink lebonyolítását elősegítette a pályafenntartás dolgozóinak jó munkája is. A karbantartási és felújítási munkákat úgy végezték el, hogy például a miskolci személypályaudvaron vágányzárt egyetlen esetben sem kellett elrendelni.

A csomóponti verseny eredményeinek mozgatója volt a jó versenynyilvánosság. Felállítottunk *Miskolc* rendezőpályaudvaron pl. egy versenytáblát, ahol 24 óránként értékeltük az eredményeket. Ennek helyességét bizonyítja, hogy egyik alkalommal, amikor a rendezőpályaudvar dolgozói ideiglenesen az első helyről a második helyre kerültek — *Bánhegyi* szakszervezeti bizalmi elvtárs agitációja után — ott a táblánál *megfogadták a brigádok, hogy a csomóponti verseny hátralévő idejében többé nem adják át az első helyet.*

Kultúrcsoportjaink rendszeresen népszerűsítették az élenjáró dolgozókat. Óráról órára hirdették a legfrissebb eredményeket, de nem feledkeztek meg a lemaradók serkentéséről sem. A népszerűsítés elősegítésére a pedagógus szakszervezet támogatását vettük igénybe. Ezzel elértük, hogy vasutas úttörőgyermekek köszöntötték munkahelyükön a legjobb dolgozókat. Különösen hatásos volt, amikor egy-egy dolgozót saját gyermeke köszöntött. Ez történt például *Miskolc* fűtőházban, *Meixner Károly és Vince József* segédkezelő elvtársakkal, akik meghatottan mondták gyermekeiknek, hogy még eredményesebb munkát végeznek a jövőben.

Jól bevált a *Miskolc* személypályaudvaron alkalmazott módszer is. Itt az üzemi bizottság a vidéki dolgozók népszerűsítésére javasolta a vidéki tanácsoknak, hogy lakhelyükön népszerűsítsék — falitáblák és hangosbemondók révén — az élenjáró vasutas dolgozókat. Igy népszerűsítették többek között *Emődön Csongrádi László* gurításvezetőt, *Mezőkeresztesen Orosz Ignác* kocsmestert, *Mezőkövesden Bartha Mihály* gurításvezetőt és *Hejőszalontán Tóth Kálmán* gurításvezetőt. A tanácsokkal kiépített kapcsolat eredményeként *Orosz Ignác* kocsimester elvtársat a május 1-i ünnepség alkalmával a helyi tanács meghívta a díszpáholyba. A kitüntetés utáni időkben Orosz elvtárs 121 százalékos teljesítményét újabb 12 százalékkal növelte.

A népszerűsítéshez tartozott az is, hogy naponként két vasutas dolgozó a városi hangosbemondón keresztül elmondotta eredményét, munkamódszerét és terveit.

A csomóponti verseny a III. kongresszus befejeztével lezárult. A hatvani csomópont dolgozói azonban felismerve az új versenyforma jelentőségét, versenyre hívták a miskolci gócot a kongresszusi zászlót átadó ünnepségen. *Hatvan* csomópont dolgozóinak felhívása, melyet elfogadtak a miskolciak, bizonyítja, hogy vasutas dolgozóink nem akarnak megpihenni az eredményeknél, hanem újabb győzelmekkel akarják elősegíteni a kongresszus határozatainak valóraváltását.

A csomóponti verseny eddigi tapasztalatai alapján bátran mondhatjuk, hogy ez a verseny lesz egyik fő biztosítéka az őszi forgalom zavartalan lebonyolításának.

RUTKOVSZKI ANTAL,
a miskolci területi bizottság elnöke

A legjobb munkamódszerátadó



Hegyesi Tibor elvtárs (baloldalon) Miskolc személypályaudvar sztahanovista kocsimestere lelkes harcosa a szovjet siktolatási módszereknek. Olyan eredményesen adja át munkamódszerét, hogy az szinte már „vérévé vált" a miskolci kocsirendezőknek. A szovjet módszerek alkalmazása révén nagyszerű eredményeket ért el a menetrendszerinti indításnál, a fajlagos kocsimozgatásnál és a kocsitartózkodási egységidőnél. Ez is nagymértékben járult hozzá a miskolciak eredményéhez, amellyel elnyerték pártunk Központi Vezetőségének zászlaját. Hegyesi elvtárs annakidején, mint hadifogoly került Sztálingrádba. Hamar kiderült róla, hogy jól képzett vasutas és fogsága alatt tolatásvezetőként dolgozott Sztálingrád állomáson. Amikor hazakerült, a háborús bombázásoktól hepe-hupás miskolci állomáson nem tudta alkalmazni a szovjet módszereket. Később, amikor erre lehetőség nyílt, hozzáfogott a szovjet siktolatási módszerek bevezetéséhez. A Hegyesi-brigád egész sor állomás, mint Salgótarján, Hatvan, Kisterenye, stb. kocsirendezőit megtanította a szovjet siktolatási módszerek gyakorlati alkalmazására. (Kovács Géza felv.)

Július 10: IX. országos vasútüzemi értekezlet

Július 10-én kezdi meg tanácskozásait a IX. vasútüzemi értekezlet, hogy útmutatást adjon a III. pártkongresszus határozatai alapján a soronlévő vasutas feladatokra. Hagyományos, nagyfontosságú tanácskozás a vasútüzemi értekezlet. Elénk tárja: hogyan végezzük munkánkat a nagy őszi forgalom idején. Az értekezleten a vasút legfelsőbb irányítói a különböző szakszolgálati ágak vezetőivel és dolgozóival beszélik majd meg az őszi szállítások lebonyolításának problémáit.

De nemcsak a szállításokról lesz szó, hanem arról is: hogyan hajtsuk végre a kongresszus határozatait. Mit kell tennünk a munkafegyelem megszilárditásáért, a minőség megjavításáért, a kultúrált utazásért, a dolgozók szociális körülményeinek megjavitásáért és ami ezzel szorosan összefügg, a bérfegyelem megszilárditásáért.

A IX. vasútüzemi értekezleten kialakult vélemények alapján születik majd meg az a határozat, melynek végrehajtása biztosítja az előttünk álló feladatok elvégzését.

Az értekezlet munkája nagyfontosságú nemcsak a vasutasok, hanem a népgazdaság egésze szempontjából is. Bizakodóan várjuk a tanácskozást és sok sikert kivánunk a IX. vasútüzemi értekezlet nehéz munkájához.

200.000 kilométer — terven felül



A harmadik negyedév első napján győzelmi jelentés érkezett a Keleti Fűtőházból. Július 1-én a fűtőház dolgozói büszkén adhattak hirt arról, hogy az év első felére esedékes kilométertervüket 193.000 kilométerrel, szállítási tervüket pedig 1,315.100 elegytonnával szárnyalták túl.

Szelecsényi István:

Szerelem

— Elbeszélés —

Kuti Ádám szeme megilletődött szeretettel simogatja végig a tájat, a vasuti pályát, a térközjelzőket, a villamosmozdonyokat a szinte véget nem érő kocsisorral... Tücsök cirpel a fűben, s Ádám hanyatt fekve hallgatja a kedves zenét.

Erről a vidékről indult útjára. A villamos felsővezeték-építőknél kezdte segédmunkásként, s még ma is fülében csengenek ezek az ismerős hangok. Hány nyári éjjel építették a felszabadulás után a vonalat tücsökcirpelés, békekuruttyolás között, jánosbogárkák fényes körtáncában, mignem eljött az ősz. Ilyenkor a szél orgonájának zengő sipjai szólaltak meg, amelyet nem egyszer túlharsogott kilométereken át egy-egy vonali zárlat ijesztően bőgésszerű hangja. Az eső szitálása, esése, verdesése és ömlése olyan jól megfigyelhető hangokban jelentkezik ott fenn, négy-öt emelet széditő magasságában. Ami igazán felejthetetlen — az a tél. A kegyetlen, rideg, zuzmarás télnek, a hófuvás orkánjának hangja a fagyos, dermedt vezetékek velőkig ható zenéje. Az építők és a villamos állomás hősei kemény, engeszteltehetetlen természettel állnak szemben tüző napban, égető hidegben.

Az elmult esztendőben irgalmatlanul zord tél dermesztette a vasút vérkeringését. Ő, a pártitkár mutatott példát dolgozótársainak. Otthagyta az irodát, maga is kiment hetekig a vonalra, ujjait nem egyszer felsebezték az elrettentően fagyos vasoszlopok, a dértől nehéz vassodronyok. Ez a hideg már égetett, akár a tűz, de a kandók-nak menni kellett, az élet nem állhatott meg.

Megelégedéssel gondol vissza arra, hogy valamennyien derekas munkát végeztek. És most szabadságon van, visszatér arra a helyre, ahol a legszívesebben időzött, ahová hosszú évek multán visszahozta a szive. Maga sem tudta, hogyan kezdődött. Amikor nyolc évvel ezelőtt elment innen, a sötét vonatban, halványan égő gondolat világa mellett, egy aranyos szőkehajú gyermeklány arca tünt elé. Szakács Vera akkor 15 éves volt. Előmunkás apjának hordta az ebédet. A magas, már érésben lévő leányka, az akkor huszonegyéves fiúban meleg vonzalmat ébresztett. Ez egyre erősebben eresztette gyökereit a szivbe, s amikor búcsúzott a Szakács-családtól, az apa észrevette, hogy Ádám valamivel komolyabban és mélyebben tekint Vera szemébe. Elmosolyodott és csak annyit mondott:

— Aztán, ha megbecsülöd magadat, eljöhetsz Veráért. Én harminc éves koromban nősültem, mégse késtem el.

Vera fülig pirult, édesanyja pedig pironkodva szólt:

— Apa, te már megint árulod a lányodat. Ráérsz még arra.



Erre aztán mindannyian nevettek. Plutó, a nagynövésű komondor segítette elhessegetni zavartságukat. Odasompolygott Ádámhoz, s hozzá dörzsölte busa fejét, mintha ő is búcsúzna tőle... Azóta sok idő telt el. Néhanapján levelet irt a családnak, beszámolt élete folyásáról, az apa válaszolgatott, udvariasan hívta is, látogassa meg őket ha arrafelé jár. Ahogy az idő előrehaladt, a levelek is elmaradtak. A tanulás évei, a mérnöki diploma megszerzése, a miskolci vonal villamosítása, mind alkalmas volt arra, hogy maga előtt igazolja: egyelőre nem gondolhat nősülésre. Vera arcocskája mintha elmosódott volna. Nemrégen a politikai osztály instruktora. Németh elvtárs látogatta meg. Sok mindenről szó esett; a jól végzett munkáról, s arról, hogy a párt nem aszkétákat nevel, hanem húsból, vérből való embereket, akik örülni tudnak az életnek, akik szeretnek, akik boldogságukat találják a családi életben, a gyermekek nevelésében.

Amikor elment Németh elvtárs, sokat tünődött ezen. Harminc éves már, s legfőbb ideje családalapításra gondolni. Nem először vetődött fel benne ez a gondolat, de a munka láza — a munkának, az egész életnek hamis értelmezését adott: most jött rá arra, hogy mennyi szépséget nem vett észre, pedig az élet tele van vele, mint a rét virággal. Ádám olyan vándorhoz hasonlította magát, aki járja az utakat anélkül, hogy a szélén pompázó virágokban gyönyörködne.

Holnap szabadságra megy, de még azt sem tudja, hova. Mindinkább nehezebb számára az egyedüllét. A vállalat kollektívája dicséretesen együtt érez, szórakoznak is, de valami másra vágyott, aminek eddig nem tudott nevet adni és amit Németh elvtárs olyan egyszerűen és közzelfoghatóan magyarázott meg. Elettársra van szüksége, akivel megosztja örömét és bánatát. Valósággal felleikesitette a gondolat, de ugyanúgy a szomorúság töviselt is érezte: ki jöhet számításba? És ennél a gondolatnál meleg vágy rakott fészket szivébe. Több lányt is ismert, s most mindegyik elszürkült, de mind erősebben kiralzolódnak egy szőke kislánynak drága vonásai. Egy élethordó kislányé, búzaszőrga hajkoronával a fején, égkék szinü szemével, karcsú, nyulánk termetével, hangjának bájosan csengő dallamával.

Oh, milyen leilelismeretfurdalást érzett azért, hogy nem tartotta az érzelem szálainak fonalát kezében, azért, hogy ezeket a dúsan omló szálakat nem sodorta össze egyetlen erős fonallá. Pedig nem egyszer maga előtt látta, nem egyszer emlékezett rá, nevetésére, alakjára. Járására, amint a frissen terített kavicságy tetején jött felé-jük. Oh, milyen fájóan boldog érzés az, amely nyolc év után előveszi, mintha számonkérné, hol járt eddig a szeme, miért nem érzett eddig a szive? Talán már késő... Ugy akart megjelenni, mint ahogy annak idején tanácsolták neki... Becsülettel... De ő nem elégedett meg azzal, sikerek sorozatáról akart beszámolni. S közben pergett az idő. Verácska ma már huszonhárom éves, s bizony a legtöbb szép lánynak ilyenkor már bekötik a fejét. Jól lemaradtál Ádám!... És amikor erre gondolt, nyugtalanság kezdte űzni, nem találta helyét. Másnap vonatra ült. Ugy elhatalmasodott rajta ez az érzés, úgy befedte, mint hínár a tó tükrét. Húzta, gyürte maga alá. És most hogy itt van a nagyszentjánosi gazdaság előtt, felidézi az emlékeket, s még szorosabban fojtogatja a gondolat: lány-e még? Szabad-e még?

Feláll a töltés oldaláról, nagyot nyujtózik és elindul a major felé, amelyet körülölelnek az állami gazdaság rendezett, szép tábláí. A búzatáblák felett megriasztott verébcsapat surran a levegőbe, hogy nyilsebesen ismét eltünjön a kalásztenger fodrozásában. Ádám kissé elcsuggedt... Furcsa csak úgy beállítani ennyi idő után. Mit fog neki mondani? Mivel igazolja hallgatását, mivel magyarázza meg? Sok-sok kérdés rohanja meg, amikre nem tud kielégítő választ adni. Előbb kellett volna gondolkozni ezen. A góré sarkán megáll. Mintha új helyen járna, egész sor változás figyelmeztetí az eltelt időre. Az akácok susogása kiséri a tsmert Szakács-házig. Csendesség ül meg a malort. Borjúbőgés hallatszik, tyúkok és kakasok kapirgálnak a kazal körül. A tűző nap elől árnyékban szundítanak a kutyák. Már ott áll Veráék ajtaja előtt. Kopog. Szivét szorongatja az ismeretlentől való félelem. Néhányszor már járt ebben a tiszta, egyszerű fészekben. Most semmi válasz, szinte dörömböl már, de ismét semmi. Ekkor megszólal a szomszédból egy hang:

— Nincsenek lelkem azok odahaza. Itt vannak a mezőn, csak estére jönnek haza.

A hang irányába fordul. Egy öreg parasztasszony beszél a szomszéd udvar kerítésén át.

— Jó napot nagymama — üdvözli Ádám tisztességgel és megkönszöni a felvilágositást. Utána megkérdi: — Mindnyájan kimentek?

Az öregasszony bőre sok ráncba szalad, okos fénylő szeme megcsillan, amikor válaszol:

— A Vera is velük van... És érdeklődéssel kiváncsiskodik: — Az eljegyzésre jön ugye fiam?

Ádámmal együtt fordul a ház, a kert, s maga sem tudja hogyan, a keze vaskapocsként szorítja az ajtó kilincsét. De csak egy szemvillanásnyi idő az egész. Megembereli magát. Szégyelli, hogy ennyire gyöngének bizonyult. Szóval elkésett... — Megérdemeltem — mormolja félhangosan, már nem is figyel a mamóra, visszafordul az akácosba. De nehéz az út porában menni! Nagy izzadságcseppek térítik magához, amelyek kövérre hízva gördülnek alá homlokáról.



Egyszercsak arra eszmél, hogy kikerült az állomásra. Oh, de fájó érzés elvesztení valakit, aki tisztán, édesen állt elképzelésünkben, akihez ifjúkori emlékek fűznek, s akit könnyelműen elhagytunk. Oh, milyen erővel lázad az agy, milyen hevesen dobol a szív erre a felismerésre. A négy elemit végzett legény eljutott az egyetemi végzettséghez, de nagy árat fizetett érte. Pedig milyen szép évek voltak ezek... A párt szárnyai alatt nőtt azzá, ami. Az új élet szépsége ragadta magával, s a sárga pihéket erős szaszárnyak váltották fel. Magasra repült és most úgy látja: nem is annyira szép az élet...

Egy padra ül és azon töpreng hol követte el a hibát. Hamarálön a nyitjára. Mégis úgy érzi, hogy megcsalták, s a keserűség mérge megrontja szála izét. Még szebbnek, kedvesebbnek látja Verácskát, akit ő engedett más karjaiba. Ez parázslik lelkében. Egy óra is eltelik, mig megnyugszik. Ez az idő a józanság felé hajtja. Rájön arra, hogy milyen ostoban gondolkozott, mennyire gyerekesen képzelődött, Vera viselkedése akkoriban azt a látszatot keltette benne, hogy jó érzéssel van iránta. A gyereklány iránt nem érezhetett még szerelmet, bár nem egyszer gondolt arra, hogy sudár növésü, neki tetsző lány lesz belőle és ha felnő, udvarol neki. És egyszerre, most nyolc év után, mikor számotvet legényéletével, mikor elhatározza, hogy megnősül, elébe lábatlankodik egy régi kép... Hogyan, hát lehetséges az, hogy évekre eltaktározzuk valakinek a képét szivünkbe, s az egyszercsak megelevenedik? Követell jogait, szerénysége, hallgatása díjaként az egész szivet?... Bolondság, gyerekség — mondja szinte hangosan és sétálni kezd a kihalt perronon.

Megáll a kifüggesztett menetrend előtt, s most már bosszantja, hogy az orra előtt ment el a délutáni személyvonat. Órákat várhat a következőre. Vonatzakatolást hall. Személyvonat jár be Ács felől, az átjáró fővágányra. A villamos állomás épületé, a mellette erdőként meredő porcelánszigetelők szemébe tükrözi a nap visszaverődő fényét. Ettől könnyesedik be szeme, vagy egyébről, nem kutatja. A Kandó szinte röpíti a kocsikat, s finoman, zajtalanul megáll a kijárati jelző előtt. Nem érdekli, nem figyeli, kik szállnak le. Méltóságteljesen elindul a villamosmozdony, pillanatok alatt felgyorsulva, már a kijárati váltón keresztül fut az utolsó kocsi. Utasok néznek ki a vonat ablakán, integetnek a lent állóknak, de ő mindebből nem lát, nem hall semmit. Megfordul, de ebben a pillanatban derüs, mély hangon kiált valaki:

— Ádám fiam! Hát te mi járatban vagy mifelénk?

Összerezzen, úgy tekint a hang irányába. A perronon, nem messze tőle, Szakács előmunkás cipel két nagy vesszőkosarat, felesége meg a lánya, Verácska még egy-egy böröndöt. — Hát ezek meg honnan kerültek az állomásra? — kérdi magától bosszúsan, mert semmi kedvet nem érzett egy ilyen találkozásra. De ez csak egy szempillantásnyi ideig dohogtatja, mert a másik pillanatban már Verát nézi, a ragyogó, szépséges nagyvlány Verácskát és anyját, aki hogy mindenki hallhassa az állomáson, szinte kiáltva mondja büszkén:

— Pestről jövünk, Vera végzett az iskolával.

Ádám csak azt hallja, hogy most jöttek Pestről, nem érti az összefüggéseket, de valami húzza fejüket és már ott is van, hogy mindannyiukkal kezetfogjon. Pillantása Veráét keresi, akinek tekintete ovlltan és láthatő csodálattal függ a férfin, mintha mondaná: — Milyen derék ember lett magából Ádám. És mintha Ádám szeme ezt sugározná: — Hogy megnőtt, hogy kiteljesedett! Nem tudja magyarázatát adni, de hogy a lányt látja, megszünt szive fájása is. Verácska viselkedése egészen másról beszél... Ezt azonban nem tudta megfejteni.

— Voltam maguknál Pista bácsi! — mondja végül, hogy megmagyarázza itttétét. Az öreg Kerekes néni mondta, kint vannak, dolgoznak a földön... És tovább szeretné mondani, amit még hallott, de magába fojtja. Ujból és ujból Verácskát figyeli és sehogyan sem tud összefüggést találni a lány viselkedése és az eljegyzés között. Ujból salogni kezd a szív és már megtalálja a módját, hogyan jöjjön a titok nyitjára:

— Bevásároltak Verácska eljegyzésére? — kérdezi annyi szomorúsággal hangjában, hogy Szakácsné is feliigyel rá. Az anyák szive csodálatos műszer: meglátja mi van az elkedvetlenedés mögött, belelát a fiú szivébe. Megfogja Ádám karját szelid nyomatékkal és úgy kezd kacagni, hogy mint a friss szellő, egyszeribe felfrissiti Ádámot.

— Dehogyis vásároltunk be. Maga a szomszéd Szabóék Verájáról beszél, ott lesz ma eljegyzés — mondta és anyás figyelemmel, kedveteléssel pihentető tekintetét a nagydarab fiún. Ádám hitetlenkedve akar magyarázkodni:



— De hiszen én a maguk házában voltam.

— Már új helyen lakunk aranyos fiam, a majoron innen — magyarázza Szakácsné.

— Hát tényleg így lenne? — ocsudik fel boldogan Kuti Ádám és úgy találja egyszerre, hogy gyönyörű élni, s hogy minden, minden új értelmet kapott ezekkel a szavakkal. Elveszi pogygyászukat, tűkáradó boldogsággal megindul velük és nem győzi nézni a lányt, akit pirosra fest a férfi nézése és a boldogság, amely egyszerre és vadul veszi birtokába mindkettőjüket.

Vasúti teherkocsik ezrei várják az új gabona szállításának megkezdését

Az ország különböző vidékein már kigördültek a gabonaföldekre a kévekötő aratógépek és a kombájnok.

Több helyen megkezdték az aratási munkát. Az új gabona szállítására, annak zavartalan, gyors lebonyolítására a MÁV is idejében felkészült. A központi kocsiintézőség teherkocsicsoportjánál kapott felvilágosítás szerint jelenleg 6600 — beépített rinfuza-berendezéssel ellátott — vasúti teherkocsi, valamint 5000 kocsihoz elegendő úgynevezett mobil — mozgatható — rinfuzalap várja készen a gabonaszállítások megindulását.

Sólyom József MÁV-felügyelő, a Szocialista Munkáért Érdemérmével kitüntetett „Érdemes Vasutas", a 8/B. osztály teherkocsicsoportjának vezetője a gabonaszállítások előkészítésével kapcsolatban elmondotta, hogy az első és második negyedév folyamán gondoskodtak a tavalyi rinfuza-deszkák kijavításáról. Ezt a munkát követte a gabonaszállításra beállított kocsipark korszerűsítése, a szóródásmentesség biztosítása, a vagonok alkalmassátétele ömlesztett áru szállítására. A vasúti járműjavítókban és a vontatási műhelyekben már egy hónap óta folyamatosan végzik a gabonaszállításokhoz beosztott teherkocsik átvizsgálását, az esetleges rések tömítését. A teljesen rendbehozott kocsikat külön jellel látják el, az ajtóra fehér kalászt festenek és fölé írják az 1954. évszámot.

A gyors begyűjtés sikerének előmozdítására tervbe vették, hogy az idén a nagyobb begyűjtési gócpontok közelében, mintegy 30—40 kilométer körzetben fokozottabban felhasználják a szállításoknál úgynevezett fordaszerelvényekben a nyitott kocsikat. Ezeket a szóródás megakadályozására ponyvával bélelik és — ha azt az időjárás szükségessé teszi — ugyancsak ponyvával takarják be. Nagyobb távolságra irányuló szállításoknál a korábbi évek jól bevált gyakorlatának megfelelően az idén is gabonairányvonatokat állítanak össze, hogy a szállítmányok minél gyorsabban eljuthassanak rendeltetési helyükre.

Ütközőn

Diszkert — kacsákkal



Izsófalván az állomásfőnök még a télen áttelepítette a baromfiudvarát az állomási díszkert helyére. Ámde baj történt. Az állomás a vasúti kertészetből virágokat kapott. Mit tehetett a főnök? A virágokat el kellett helyezni, a kacsák viszont már nagyon megszerették új helyüket. Hát elültették a virágokat a díszkertben. Majd csak megférnek együtt. A kacsák azóta szorgalmasan tépegetik a dáliák leveleit, eszik a rozmaringot. Jó dolguk van. Virágba borult az életük.

Túlszép a váróterem



Kalocsán van egy gyönyörű váróterem. Faragott székek, asztalok képezik a berendezését, falait művészi festmények díszítik. Az ember örül, ha látja. Csak éppen nincs alkalma látni, mert azzal a jelszóval, hogy az utasok tönkretennék — állandóan bezárva tartják a várótermet. Még szerencse, hogy a vonatra fel engedik szállni az utasokat.

Hajmeresztő



(Pusztai Pál rajzai)

Tiszacsege állomáson a szolgálattevő elvtársnő a piros szolgálati sapka nélkül menesztette a 6026-os motorvonatot. Kőháti József motorvezető — igen helyesen — nem volt hajlandó elindulni. A hosszú vita után végülis a szolgálattevő beszaladt az irodába és fején sapkával tért vissza menesztetni. Ezt előbb is megtehette volna. Legalább nem kaptak volna hajba.

KÖNYVESPOLC

Nagy István: Az Északi Főműhely története

Az Északi Főműhely Magyarország egyik legrégibb ipari üzeme. Története a kapitalizmus kibontakozásának korától a felszabadulásig hiven követi hazánk gazdasági fejlődését.

Munkásmozgalma nemcsak vasutas, de országos, sőt bizonyos vonatkozásban nemzetközi jelentőségű. Farkas Károly, az első internacionálé megbizottja ebben a műhelyben dolgozott. Rajta kivül Landler Jenő, a nagy vasutas sztrájk tizenhármai, Farkas Izor, az első proletárdiktatúra vörös katonái és a Horthy-fasizmus ellen harcolók névtelen ezrei az olvasók szeme előtt vivják küzdelmüket. Hány bukás, mennyi vér, és szenvedés, de mennyi ragyogó győzelem is jelzi az Északi Főműhely, velük együtt a magyar vasút dolgozóinak életét.

A mai műhelymunkások dédapái alapitották a Pest-budai Munkásképző Egyletet és az Általános Munkás Betegpénztárt, melyből az SZTK feilődött.

A főműhelyben rendkivül érdekes társadalmi helyzetkép alakult ki az 1904-es nagy vasúti sztrájk idején.

Az üzem dolgozói az első világháború alatt vasdorongokkal szegültek szembe a Tisza-kormány pribékjeivel.

Harcos hagyományaikat az 1919-es proletárdiktatúra idején sem tagadták meg. Óriási lelkesedéssel. szinte egyemberként vonultak a Vörös Hadseregbe, ahol hősi elszántságukkal tűntek ki. Soraikat a legendás hirű Landler Jenő vezette.

A főműhelyi munkások a fehér-terror minden rémségét megszenvedték. A fasizmusban illegális körökben szervezték az ellenállást.

A felszabadulás megteremtette számukra a szabad emberi élet minden lehetőségét. „Arccal a vasút felé" — ez volt a főműhelyi munkás felajánlása. „Arccal a vasút felé" — ez volt a kommunista párt felelete.

Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, a legelső magyar vasuti munkásmozgalmi műhöz irt előszavában méltán állapitja meg, hogy Nagy István könyvével kezdeményező, a fiatal vasutasnemzedéket nevelő értékes irás kerül dolgozóink kezébe és hogy ezzel egyik régi adósságunkat törlesztettük.

Meg kell állapitani, hogy a szerző alapos, tudományos felkészültséggel végezte feladatát anélkül, hogy ezzel elszakadt volna az élettől. A fiatal Nagy István irásához a MÁV Északi Járműjavító történeti munkaközösségének idős munkásai adták a tapasztalat és az átélés legtisztább forrását. A könyv jelentőségét csak fokozza, hogy mind az irót, mind a munkaközösséget a Magyar Tudományos Akadémia megjutalmazta. Ez a kitüntetés elég biztositék arra, hogy a művet vasutas dolgozóink szemináriumain is haszonnal forgassák.

A mű kiadásával a Népszava Könyvkiadó Vállalat elsősorban az 50 év előtti vasutas sztrájk hőseinek állit emléket.

A „Szocialista vasutért", amely az elmult esztendőben először adott hirt a készülő munkáról, örömmel üdvözli az idei vasutas könyvnap egyik értékes, jelentős darabját. Bizunk abban, hogy a jobbnál-jobb műszaki könyvek után az első vasutasmozgalmi könyv is odakerül dolgozóink egyre gazdagabb, szinesebb könyvespolcára.

A könyv bírálatára még visszatérünk.

Sz. I.

A Lokomotív sportegyesület II. országos közgyűléséhez

Június 19-i számunkban ismertettük a Lokomotív SE országos közgyűlésének lefolyását. Most néhány megjegyzéssel szeretnénk elősegíteni az újonnan megválasztott vezetőség munkáját, a vasutas-sport feilődését.

Az értekezleten elhangzott hozzászólásokból kitűnt, hogy a régi vezetőség munkája hiányos volt. Okát elsősorban a vezetőségi tagok többségének passzivitásában kell keresni. A Lokomotív SE nem láthatja el feladatát ha 16 vezetőségi tagjából csak ketten-hárman dolgoznak. A vasutas-sport fejlődése több lelkiismeretességet, nagyobb aktivitást követel a vezetőségtől.

Az új vezetőségre háruló számos feladat között fontos helyen áll a sportlétesítmények helyreállítása és korszerűsítése terén végzendő munka. A sportpályák állapota akadályozza például Komárom, Sopron, Miskolc vasutas-sportjának fejlődését. Ezeken a helyeken már néhány átmeneti intézkedés is sokat segítene. Helyes lenne, ha a közeljövőben ezzel is foglalkozna a Lokomotív vezetősége.

Számos sportág nem fejlődött kellően az elmult időben, sőt vannak olyanok is, amelyek egyenesen visszaestek. A sportvezetők véleményéből lehet következtetni ennek legfőbb okaira is: a vasutas minőségi sportolók részére — szakvonali elfoglaltság miatt — legtöbb esetben nincs kellő edzési lehetőség biztositva. A vasutas sportolók részére az egyesület többnyire nem képes elegendő felszerelést biztositani, még abban az esetben sem, ha az anyagi fedezet rendelkezésre áll. Nem kisebb hiba az sem, hogy a sportolók nem részesülnek olyan szakvonali megértésben, mint más egyesületeknél a hasonló körülmények között dolgozó versenyzők.

Az elnöki beszámoló nem tért ki arra, hogyan lehetne ezeken a hibákon változtatni. Elsősorban meg kellene teremteni a sport és a szakvonal közötti hivatalos együttműködést. Miután ez jelen körülmények között még nincsen meg, így fordulhatott elő, hogy például a vasút politikai főosztály és a vasutasok szakszervezetének egyes kérdésekben hozott elvi döntését nem hajtották végre, a szakvonali vezetők közömbössége miatt

A Lokomotív SE élére új, az eddiginél minden bizonnyal jobb, harcosabb vezetőség került. Minden lehetőségük megvan arra, hogy munkájukkal előbbre vigyék a vasutas-sport ügyét.

Vasutasok országos teniszversenye

A *Lokomotiv SE* országos elnöksége 1954 június hó 18—21 között Budapesten rendezte meg ezévi *országos tenisz egyéni bajnokságait.* Két-három szakosztály kivételével a sportköröktől szépszámú nevezés érkezett a versenyekre. A férfi egyesben 64, a női egyesben 35, a férfi párosban 31, a vegyes párosban 27, a fiú egyesben 24, a leány egyesben 17 versenyző, illetve pár állt rajthoz.

Az egyéni versenyekben első lett: a férfi egyesben *Horváth László,* Szombathelyi Lokomotiv SK, a női egyesben *Szelei Béláné,* Kecskeméti Lokomotiv SK a férfi párosban *Pogány—Csongor,* Vasútépítő Lokomotiv SK, a vegyes párosban *Pogány—Bodócsné,* Vasútépítő Lokomotiv SK, a fiú egyesben *Szabados Géza,* Szombathelyi Lokomotiv SK és a leány egyesben *Megyeri Babi,* Szombathelyi Lokomotiv SK versenyzője.

Az egyéni csapatbajnokságban így alakult a sorrend:

1. Vasútépítő Lokomotiv Budapest 133 pont.

2. Szombathelyi Lokomotiv SK 78 pont.

3. Kecskeméti Lokomotiv SK 45 pont.

A többi induló is figyelemreméltó eredményeket ért el. A pontverseny értékelésénél a versenybiróság és az országos elnökség a *Vasútépítő Lokomotiv* tenisz-szakosztálya mellett jó munkát látott a *szombathelyi* és a *dombóvári* szakosztályok munkájában. Megállt azonban a fejlődés a *miskolci, sporoni, szegedi* és a *pécsi Lokomotiv* teniszszakosztályoknál. *Szolnokon* még mindig nem törődnek az ipari tanulók, a patronált iskolák és a közlekedési egyetem ifjúságának a teniszsportba való bekapcsolódásával, holott erre minden lehetősége meg lenne a szolnoki sportkörnek.

„Munkánk határidőelőtti elvégzésével üdvözöljük labdarúgóink nagyszerű győzelmét"

A MAV Épületszerelő és Előgyártó ÜV fémmegmunkáló részlegénél dolgozik Varga István ifjúmunkás lakatosbrigádja. A brigád valamennyi tagja a kongresszusi versenyben elérte a sztahanovista szintet. A Labdarúgó Világbajnokság kezdete óta minden mérkőzés közvetítését együtt hallgatják meg a rádióból. Szerdán az uruguay-i válogatott feleit aratott ragyogó magyar győzelmen fellelkesülve, a brigád elhatározta, hogy disztáviratban köszönti válogatott labdarúgóinkat. A táviratban ezeket irják:

„Drága fiúk! Az előző mérkőzéseken és legutóbb az uruguay-i válogatott labdarúgócsapat ellen vivott győzelmetek határtalan örömet keltett minden magyar dolgozóban, akikkel együtt örülünk mi, ifjúmunkások is. Minden elképzelést felülmuló sikeretekért fogadjátok szivből jövő köszönetünket. Elhatároztuk, hogy egyik munkánkat, a budapesti MÁV-kórház tüdőosztály tetőzetének átalakitását a vasárnap sorrakerülő világbajnoki döntő tiszteletére határidő előtt 48 órával befejezzük és 100 százalékos minőségi munkát végzünk."

Csak késne a vonat!...

Nem igen hallottam még arról, hogy az utas kinn áll a pályaudvaron és azért fohászkodik: bár késne a vonat! Aki ezt teszi, azt máskor körülállnák, megcsodálnák, mint annak idején a trójaiak azt a bizonyos falovat. De most én nem ennek voltam tanúja. Népes tömeg állt az állomáson és egybehangzóan kivánta: csak késne legalább egy félórát! 30 percecskét, potom 1800 másodpercet — esdekelt a tömeg. És senki nem csodálkozott. Aki azt hiszi, hogy tréfálok, annak elárulok egy dátumot, csak azért, hogy ne kételkedjék: 1954 június 30 (szerda) 20 óra 35 perc. És az eredmény: Uruguay—Magyarország eldöntetlen, 2:2.

A rádió indulókat játszik, a balatonalmádi-i állomásfőnök ablakát — ahol a rádió áll — nagy karéjban állja körül a közönség. Fiatal és öreg, nő és férfi. Idegenek, nem ismerik egymást, de most mégis egyetlen aggódó és bizakodó, izgatott és türelmetlen nagy család: valamennyiök fiának, testvérének tekinti azt a Svájcban küzdő 11-et. — És fohászkodnak: csak késne a vonat!... Nem sokat, csak kétszer 15 percecskét... Hátha még tudnák, hogy ebben az esetben a kétszer 15 az egyenlő — 2 Kocsis-fejessel, világraszóló győzelemmel!

(b. g.)

DOLGOZÓINK ÉRDEKÉBEN

Szerkesztőségünk a dolgozók érdekében, attól a céltól vezettetve, hogy a lap előségitse életkörülményeik javulását, teljesen díjmentesen közli a dolgozók átheiyezési és lakáscserére vonatkozó hirdetéseit. Az apróhirdetéseket röviden és világosan, közérthetően és pontosan fogalmazva küldjék be szerkesztőségünk címére, Budapest, VI., Sztálin-út 83. sz. alá. A hirdetésben közöltekért, a közlés megtételéért és időpontjáért a szerkesztőség semmiféle kötelezettséget nem vállal. A hirdetésre adott válaszokat közvetlenül a hirdetést feladó dolgozó címére kell megküldeni, mert a szerkesztőség nem vállalkozhat közvetitésükre.

ELCSERÉLNÉM

a budapest-nyugati pályaudvari I. számú lakóépületben (Marx-térnél, a Westend-ház közelében) lévő főbérleti, földszintes, havi 46.— Ft bérű lakásomat. A lakás 2 szobából (5x3 m), konyhából (4x3 m), kamrából, WC-ből és pinceből áll. Gáztüzelés van! Igényem: a fentinél nagyobb, magán-, vagy vasuti lakás, lehetőleg belterületen! Érdeklődni lehet fenti címen (telefon 129—874), vagy a Budapesti MÁV Igazgatóságnál, Kerepesi-út 3. (V., 322-es szoba); telefonon 111—057, üzemi telefonon 38—97. szám alatt, Jónás Ágnes főtisztnél.

Munkánkat megkönnyíti, életünket szebbé teszi a kormányprogramm



Szerte az országban vas és acél, cement és tégla formálódik maradandó alkotásokká. diadalmasan emelkedik a pusztán, az erdők irtásain, a lecsapolt mocsárszélen: gyár, üzem, lakótelep, üdülő. Az utas alig ismer rá a régi tájra, miféle varázslat történik, kik azok, akik teletüzdelték betoncsodákkal a szelid lombokat akik parkokat varázsoltak köves, sziklás vidékre, megregulázták a folyót. És az utas sokszor a látnivalók miatt nem veszi észre, mi minden változik a vasúton. Uj állomások, fűtőházak, fürdők, mosóépületek és más szebbnél-szebb létesítmények emelkednek új alkotásként, vagy a lebombázottak helyén derűs, lapostetejü, csillámfényü épületek váltakoznak a régivel. Első képünk Komárom állomás kereskedelmi



dolgozói részére épült úi fürdő- és étkezőhelyiséget, második képünk a hatvani új nyolclakásos épületet, a harmadik a budapesti „Petőfi" napközlotthont és bölcsődét, míg a negyedik képünk a sztálinvárosi úi fűtőházat ábrázolia. Az eredmények nem születnek önmaguktól, és vasutas dolgozóink sokszor hősi harccal, áldozatos munkával küzdenek érte, a párt lobogóia alatt. Minden új munkagyőzelem, a vasút szállítási feladatok elvégzése, a balesetmentes, forgalombiztos szolgálatellátás segíti, hogy egyre több és több ilven és hasonló létesítmények tegyék szebbé és jobbá a vasutas dolgozók életét.





(Kovács István rajzai)

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995, 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomda vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 28. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JÚLIUS 13.



A vasútüzemi értekezleten Csanádi György elvtárs, az államvasutak vezérigazgatója beszél. Mellette Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter, Csergő János, az MDP Központi Vezetősége ipari és közlekedési osztályának vezetője és Bognár Imre, a vasút politikai főosztály vezetője. (Kovács Géza felv.)

A IX. ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET megszabta feladatainkat az őszi forgalomban

Az építőipari dolgozók Rózsa Ferenc Kultúrotthonában szombaton tartották meg a *IX. Országos Vasútüzemi Értekezletet.* A hatalmas terem ünnepi díszben fogadta az ország minden részéből érkezett vasutas dolgozókat. A színpad egész szélességét elfoglaló felirat hirdette az értekezlet célját: *„Az őszi forgalom sikeres végrehajtásával a kongresszusi határozatok megvalósításáért!"* A tanácskozáson megjelentek: *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Csergő János,* a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének tagja, *Katona Antal,* a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese, *Földvári László,* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, *Bognár Imre,* a vasút politikai főosztály vezetője, *Gáspár Sándor,* a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, *Csanádi György,* az államvasutak vezérigazgatója, *Németh József* és *Csamangó Henrik* vezérigazgatóhelyettesek, valamint a különböző szakszolgálati ágak vezetői, a pártszervezetek vezetői, a szakszervezeti funkcionáriusok, a nagyobb állomások, fűtőházak, járműjavítók és egyéb szolgálati helyek élenjáró dolgozói.

Csanádi György elvtárs, vezérigazgató reggel fél nyolc órakor nyitotta meg az értekezletet. Megnyitó beszédében a többi között a következőket mondotta:

— Az immár hagyományossá vált, évről évre sorrakerülő vasútüzemi értekezletek célja az, hogy megbeszéljük az őszi forgalom nagy feladatait. Mindnyájan tudjuk, hogy az őszi forgalom sikeres lebonyolítása a vasút nagy erőpróbája. Annak, hogy a vasút ezt az erőpróbát kiállja, különösen nagy jelentősége van az idén, amikor pártunk új gazdaságpolitikája a mezőgazdaság fokozottabb mértékű fejlesztését, a dolgozókról való minél nagyobb mértékű gondoskodást tűzte ki célul. Ennek megvalósítása nem kismértékben függ attól, hogy a vasúti közlekedés mikor és hogyan juttatja el rendeltetési helyükre a mezőgazdasági terményeket, a fogyasztásra szánt iparcikkeket.

— Valamennyi vasutas dolgozónak tudatában kell vésnie azt, hogy minden szállításra felkínált árut a legnagyobb gondossággal, a legkisebb értékcsökkenés nélkül, szervezetten és gyorsan kell elszállítanunk rendeltetési helyére. Az idén sokkal nagyobb mértékben emelkedik az igényesebb munkát, több gondosságot, körültekintést kívánó romló és kényesebb áruk mennyisége. A szállítási feladatok változása döntő módon

a minőségi munkát, a minél magasabb színvonalú vasútüzemi technológiát kívánja meg

a vasút vezetőitől, a vasút valamennyi dolgozójától.

Megnyitójában összefoglalta azokat a legfontosabb feladatcsoportokat, amelyeket az őszi forgalomban szem előtt kell tartani. Az első legfontosabb és legdöntőbb feladat:

valamennyi vasúti műszaki létesítmény tervszerű megelőző karbantartása.

— Mindannyiunk előtt ismeretes — mondotta — hogy a vasúti műszaki berendezések fejlesztése nem tarthatott lépést a vasútra háruló feladatok emelkedésével. A műszaki fejlődésben mutatkozó lemaradás a vasúti pálya, az állomások, a járművek, a biztosító és értekezési berendezések, a rakodó eszközök fokozottabb gondossággal történő karbantartását és minél nagyobb mértékben történő üzemképessé tételét teszi szükségessé. A vasúti pálya fenntartását a legnagyobb gondossággal, a lehető leggyorsabban kell elvégezni, és ezen a téren semmiképpen sem szabad engedményeket tenni. A fenntartási munkák sorrendjének helyes megállapításával, a tervszerűség biztosításával el kell érni, hogy a gördülőanyag gyors és biztonságos vitele ne szenvedjen fennakadást.

A gördülőanyag, a mozdonyok és kocsik műhelyi javításának meggyorsításával, minőségi munkával

biztosítani kell azt, hogy az előírt mennyiségű mozdony és kocsi rendelkezésre álljon.

A főjavítások. részlegvizsgák idejét meg kell rövidíteni. Fokozottabb gondossággal kell biztosítani a *távközlő és biztosítóberendezések üzemképességét.* Az őszi forgalom egész ideje alatt a legnagyobb körültekintéssel, figyelemmel és szakszerűséggel kell gondoskodni a megelőző karbantartásról.

Második nagyfontosságú feladatként jelölte meg

a műszaki berendezések minél jobb kihasználását.

Biztosítanunk kell — mondotta — a pálya, a járműpark optimális kihasználását, mégpedig a tengelynyomások emelésével, a vonóképesség és hordképesség fokozásával. A kocsifordulóidőt tovább kell csökkenteni az elegymozgás meggyorsításával, a rendezőpályaudvarok működésének gazdaságosabb megszervezésével, az üres kocsifutás csökkentésével. Az utazási sebességet minél közelebb kell hozni az alapsebességhez. A szállítható gazdasági ágakkal a legszorosabb együttműködésben kell biztosítani a tervszerinti munkát, az egyenletes rakodásokat, a gazdaságtalan szállítások kiküszöbölését. Minden munkaterületen az eddiginél fokozottabb mértékben kell munkát eredményesebbé tevő eljárások.

A gazdaságos üzemvitel kérdéséről

beszélt ezután, hangsúlyozva, hogy a szállítási feladatokat gazdaságosan, az önköltségcsökkentés, a takarékosság jegyében, a III. pártkongresszus irányelveinek megfelelően kell megoldani. A vasúti munka művészete abban rejlik, hogy a szállítási feladatokat maradéktalanul, a leggazdaságosabban oldjuk meg. Nem lehet közömbös például, hogy *a többterheléses mozgalmat* milyen mértékben tudjuk fejleszteni. A *többterheléses mozgalom* minél nagyobbmértékű elterjesztése és helyes alkalmazása meggyorsítja a kocsifordulót, csökkenti az önköltséget, jelentős szénmegtakarítást eredményez. A mozgalom azonban nem válhat öncélúvá. Nyilvánvaló, hogy nem lenne helyes, ha egy-egy többterheléses vonat számára napokig gyüjtenék az elegyet. Éppen az a művészet, hogy megtaláljuk azokat a helyes szervezési intézkedéseket és módszereket, amelyek együttesen biztosítják a feladatok teljesítését és a gazdaságosság elveit.

A megnyitó beszéd után *Bebrits Lajos* elvtárs lépett az előadói emelvényre.

Bebrits Lajos elvtárs az őszi forgalom feladatairól

A miniszter elvtárs bevezetőjében meghatározta a vasútüzemi értekezlet feladatát: megvitatni, mi szükséges az őszi forgalom sikeres elvégzéséhez, mik a teendők szeptember, október, november és december első felében a forgalom zavartalan menetének biztosítása érdekében.

A feladatokat a kongresszus határozatai szellemében kell elvégezni. Tehát biztosítsuk, hogy ne legyen béralaptúllépés, pontosan tartsuk be a tervet, és ugyanakkor szállítsunk olcsóbban, gyorsabban, kifogástalan minőségi munkát végezve.

Ezek a feladatok nemcsak az őszi forgalomra, nem is csak erre az esztendőre, hanem évekre, évtizedekre előre szólnak. Az önköltségcsökkentés tervezetén már dolgozik egy bizottság, amely összefoglalja az eddigi eredményeket és útmutatást ad a jövőre nézve.

A téli forgalom feladatait külön tárgyaljuk

— Az eddig megtartott vasútüzemi értekezleteken az őszi forgalmat a téli forgalom feladataival együtt tárgyaltuk — mondotta Bebrits elvtárs. — Az őszi feladatok előtérbe kerültek, de a téliek elmaradtak. A tapasztalatok arra figyelmeztetnek, hogy most nem szabad így tennünk. Az elmult tél hihetetlen kemény, sokszor keserves volt. A hálózat sem műszakilag, sem szervezetileg nem volt kellően előkészítve. Kiállottuk a próbát, elvégeztük feladatainkat. De ha kellően felkészültünk volna, akkor jobban és kevesebb ráfizetéssel bonyolítottuk volna le a téli forgalmat. Tehát a telet egy későbbi értekezleten külön megvitatjuk — mondotta.

Ma csak az őszi forgalomról beszélünk. Vannak hangok, hogy az idén kevesebb lesz az áru. Ez tévedés. Az igaz, hogy nem lesz óriási kiugrás, 25—30 százalékos emelkedés, de ez mégsem jelenti azt, hogy kevesebb lesz az áru. Tény az, hogy az ipar több használati cikket készít, és bár a kohászat kevesebb szállítást követel, ha itt lesz is néhányezer tonna kiesés, azt pótolja a használati cikkek szállítása és elsősorban a mezőgazdaság. Az élelmiszerszállítások emelkednek. Ha lassúbb is lesz a gyárépítés, de helyettük tömegesen épülnek lakások, tehát fokozódik a tégla, cserép, homok, kő, kavics és az egyéb építőanyagok szállítása. Végül itt a termés. Gyümölcs, zöldség, főzelék még egyelőre kevesebb, mint tavaly. De a zöldségféle még beérik, és így számítani kell későbbi szállításra. Gabonaszállításra is kell számítani legalább olyan mennyiségben, mint tavaly volt. Figyelemmel kell lennünk arra is, hogy az időjárás miatt későbbre nyúlik az aratás, cséplés és a begyüjtés ideje. Tehát

a nagyarányú mezőgazdasági szállítás ez évben áttevődik őszre, heteken át csúcsforgalmat kell lebonyolítani.

Előreláthatólag legalább két és félmillió tonna cukorrépát, de lehet, hogy két és háromnegyedmilliót kell szállítanunk. Burgonyából a jelek szerint csaknem egymillió tonnával lesz több, mint tavaly. Ugyanakkor gondolnunk kell arra, hogy időben szállítanunk kell a len-, kender- és gyapottermést. A jövőévi termés megfelelő előkészítésére az idén jóval több vetőmagot és háromnégyszerannyi műtrágyát kell szállítani. Ezek a leggyorsabb szállítást követelik.

Mindent vinni, mégpedig azonnal!

Mindez azt jelenti, hogy nagy árumennyiségre kell számítanunk, mégpedig olyanra, amelynek késedelem nélkül kell rendeltetési helyére jutnia. Az árut mindenütt várják, mert nincsenek tartalékok. Számunkra ez azt jelenti, hogy amikor a fél jelentkezik, azonnal vinni kell áruját, mert azt várja a lakosság.

Az idén kevés volt az előszállítás építési anyagokból. Most tehát a kavics, tégla stb. szállítmányokat szintén ősszel kell továbbítanunk. De az ilyen szállításnál nem mondhatjuk, hogy *„várj!"* Mindent vinni kell, mégpedig azonnal! Ezért az őszi forgalomban heteken át fenn kell tartanunk a háromnapos kocsifordulót, napról napra rendszeresen 15.000, sőt ennél is több vasúti kocsit kell megraknunk, ha hiánytalanul el akarjuk végezni feladatunkat.

A továbbiakban a miniszter elvtárs a vasút műszaki felkészültségét ismertette. Elmondotta, hogy egy hónap mulva avatják a ferencvárosi rendezőpályaudvaron épült, kibővített keleti gurítót. Rövidesen befejeződik a miskolci rendezőpályaudvar korszerűsítése és hat új irányvágányt kap Rákosrendező. Székesfehérvárott is befejeződik az új vágányhálózat építése.

Jobban kell alkalmazni a szovjet módszereket

Budapest-Ferencváros és a B-torony között elkészült a legkorszerűbb négyvágányú pálya. Ez a vasúti technika legkorszerűbb eszköze. Többhelyen működnek már az önműködő térközbiztosítóberendezések, bővültek a rakodók, új vágányok teszik lehetővé a vonatok sűrű fogadását. Tehát folyik a vasút korszerűsítése.

Bebrits elvtárs ezután felhívta a figyelmet arra, hogy a korszerűsítés ellenére is az őszi forgalmi csatában sokféle akadályt, nehézséget kell legyőzni. Mintegy 2000 kocsival kevesebbel kell megoldani a szállítások lebonyolítását, és kevesebb lesz a javítások miatt a mozdonypark is. Ezért sokkal jobban kell alkalmaznunk a jól bevált szovjet munkamódszereket, fokozni kell a verseny lendületét, fejlesztenünk kell az „500 kilométeres" és a többterheléses mozgalmat.

Az egész vasutasság minden erejére, lendületére, tudására, szakismeretére szükség lesz,

hogy győzelemre vigyük az őszi forgalmat.

A szovjet tapasztalatok alkalmazása tette lehetővé eddig is, hogy meg tudtuk oldani feladatainkat. Most azonban — az utóbbi időben — mintha feldébe mennének ezek a tapasztalatok. Ez elsősorban a tél miatt történt. Az őszi forgalomban újra teljes sikerrel kell alkalmaznunk a jól bevált szovjet tapasztalatokat, elsősorban az „500 kilométeres" és a többterheléses mozgalmat. Két hónapunk van arra, hogy előkészítsük az őszi forgalom sikeres lebonyolítását.

Ez idő alatt

úgy kell megjavítanunk mozdony- és kocsiparkunkat, hogy az őszi forgalom idején egy se kerüljön javítás alá.

Ehhez az illetékes minisztériumok segítsége nélkülözhetetlen. Biztosítsák az igényelt beruházási keretünket és a javításhoz szükséges nyersanyagokat.

Ezután a miniszter elvtárs a szakszolgálati ágak feladataival foglalkozott. A forgalomról beszélve elsősorban

a szovjet siktolatási módszer jelentőségét

ismertette. Elmondotta, hogy a szovjet csurgatásos módszert még kevés helyen alkalmazzák, holott segítségével fele időre lehet csökkenteni a siktolatás idejét. Az őszi forgalom ideje alatt győzelemre kell vinni a szovjet siktolatási módszert, mely egyik feltétele a forgalom zavartalan lebonyolításának.

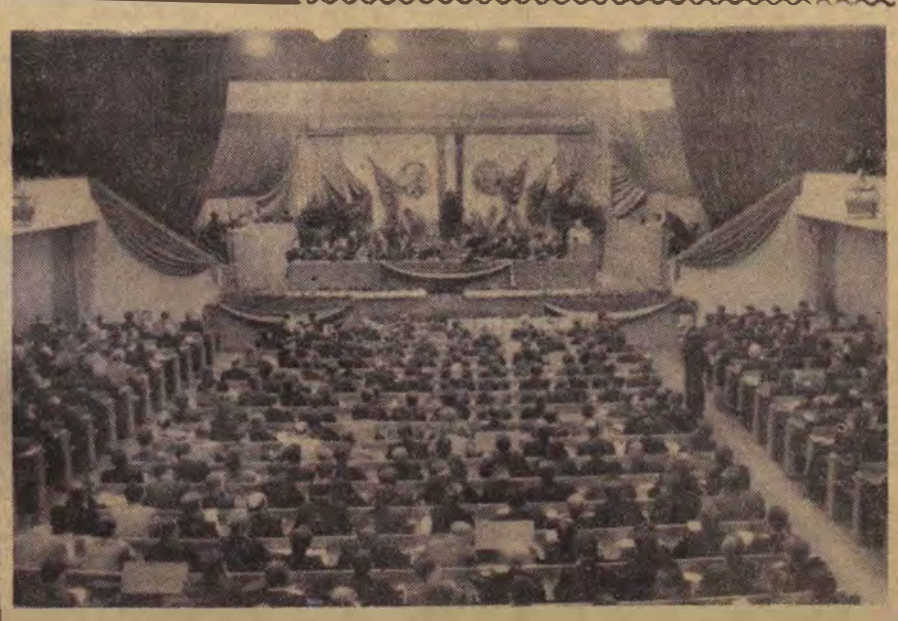
Minél több irányvonatot!

Az elegyáramlás állandóan változni fog. Ennek megfelelően — a követelmények szerint — változtatni kell a vonatösszeállítási, valamint az irányvágányok felhasználási tervét. Foglalkozott még a miniszter elvtárs a vonattovábbítás meggyorsításával, a térközbiztosítóberendezések nyujtotta lehetőségek felhasználásával és az áruk gyors továbbításának jelentőségével.

A kereskedelmi szakszolgálat feladatairól beszélve, elmondotta, milyen hibák vannak a kirakások és átrakások terén. Nincs kellő harc az objektív akadályok, elsősorban a munkaerővándorlás ellen. Felvetette

az előjelentések megszervezésének fontosságát, majd a szállító felekkel való kapcsolatok elmélyítésének jelentőségét.

A kereskedelmi szakszolgálat elé feladatul tűzte *a rakodással és lépcsőzetes rakodással képzett irányvonatok összeállításának segítését* és a darabáru szállítások nagyobb gon-



A IX. országos vasútüzemi értekezlet munkában. Az előadói emelvényen Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter. (Kovács Géza felv.)

A IX. ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET

dossággal történő lebonyolítását.

Hangsúlyozta a továbbiakban a raksúlyemelés jelentőségét. A meglévő kocsipark emelt raksúlyának kihasználása mintegy kétezer vagon raksúlyával egyenlő — mondotta a miniszter elvtárs.

Kapcsoljuk össze az ötszázas mozgalmat a többterheléses mozgalommal

Ezután a vontatás és a gépészet feladatairól beszélt. Bírálta a többterheléses mozgalmat, amely az idén jóval kisebb eredményeket mutat fel a tavalyihoz képest.

— A túlsúly majdnem anynyi, mint tavaly — mondotta. — De mi az ára? Egy vonat 5 órás menetidő helyett mintegy 15 órát, sokszor háromszoros menetidőt megy! Ez így nem gazdaságos. Menjen minél több nagyterhelésű vonat, de menetidőben. Az 500-as mozgalmat össze kell kapcsolni a többterheléses mozgalommal, mint ahogy teszik azt a Szovjetunióban és a Német Demokratikus Köztársaságban.

Több vonatot kell *továbbítani rövidített menetidőben, fel kell számolni a géprevárást, a mozdonyszerelés körüli zavarokat és nagyobb sikereket kell elérni a mosástól-mosásig mozgalomban.* Le kell szorítani a javítási százalékot: a műhelyekben a mozdonyjavítást 10 százalékra, a fűtőházaknál 5 százalékra, a dolgozó kocsipark állagának 3 százaléka lehet csak javítási állag a vontatási műhelyekben és főműhelyekben együtt. Mindehhez elegendő anyagot kell, hogy biztosítson a Kohó- és Gépipari Minisztérium, valamint a Tervhivatal.

Ezután a szénhelyzettel foglalkozott a miniszter elvtárs. Szeptember 1-re 18 napi szénkészletet kell biztosítani, még pedig jó minőségű szenet, amellyel a *túlsúlyos vonatokat menetrendszerinti idő alatt lehet továbbítani.* Jobban fel kell használni a pakurás keverékeket is, melyek hozzásegítenek a szénnehézségek megoldásához.

Minél kevesebb „tassújelet" és „vágányzárat"

A pályafenntartási dolgozókhoz fordult ezután. Felhívta a figyelmet, hogy a sebesség emeléséhez jó munkájukkal, a lassújeleknek és a vágányzáraknak csak a legszükségesebb esetekben történő alkalmazásával a pályafenntartási dolgozók is nagy mértékben hozzájárulhatnak.

A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat munkáját érintve hangsúlyozta, hogy a *kijárati előjelzők építése nagy mértékben meggyorsítaná a forgalmat.* A mozgalmak fejlesztéséhez, a menetrendszerinti közlekedéshez

a jelzőberendezések jó karbantartásával

járulhatnak hozzá a szolgálati ág dolgozói és ezzel kapcsolatban felhívta a figyelmet arra, hogy a jelzőberendezéseken sokszor nem megfelelő a színes jelzőüveg. Sürgősen, még az őszi forgalom megindulása előtt ki kell cserélni a nem megfelelő, különösen a zöld jelzőüvegeket, amelyek sok helyen nemcsak a forgalom gyorsaságát, hanem biztonságát is veszélyeztetik.

A forgalom biztonságához tartozik a vonatok ki- és bejárásának biztosítása. A mozdonyvezetők számára parancs a *„Szemed a pályán legyen!"* — mondotta — és éppen ilyen parancs a váltókezelők, a térfelvigyázók és a külsős menesztők számára az, hogy *„Kint lenni a téren".* Ez a legfőbb biztosítéka annak, hogy idejében észrevegyenek minden akadályt, s minél többször és alaposabban meg tudjanak győződni arról, hogy szabad-e a vágány, helyesen áll-e a váltó.

Vasutasaink hazaszeretete, áldozatkészsége legyőzi a nehézségeket

Beszéde befejező részében utalt arra, hogy a vasutas dolgozók előtt álló nagy feladatok büszkeséggel kell, hogy eltöltsenek minden becsületes vasutast. Örülnünk kell a feladatok növekedésének, mert ez csak nálunk, a szocializmust építő országokban van így. A kapitalista országokban a vasutas dolgozók nem ülnek össze őszi forgalmi megbeszélésre, hiszen a mozdonyok, kocsik félretéve pihennek, mert állandóan csökken a szállítás. A nálunk évről-évre fokozottabb mértékben növekedő árumennyiség a legfényesebb bizonyítéka a tömegek életszínvonala emelkedésének, a kormányprogramm megvalósításának. A vasutasok által szállított árumennyiségek közvetve, vagy közvetlenül mind dolgozó népünkhöz kerülnek.

— A felsőbb szervek és a szállítottak is tegyenek meg mindent — hangsúlyozta befejezésül — hogy a vasút sikerrel oldhassa meg hatalmas feladatait. A vasút évről-évre eleget tett annak, amit rábíztak. Bár lesznek nehézségeink, de az idén is hiánytalanul teljesítjük feladatainkat. Biztosíték erre vasutasaink hazaszeretete, áldozatkészsége, kezdeményező ereje, a párt és a kormány iránti tántoríthatatlan hűsége.

Bognár Imre elvtárs felszólalása

Bognár Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője szólalt fel ezután. Visszatekintett a tavalyi országos vasútüzemi értekezlet óta eltelt időre és megállapította, hogy a vasút dolgozói a nehézségek elleni bátor harc közepette sikerekben gazdag, hősies munkát végeztek.

— Emelt fővel, a jó munka elvégzésének tudatában állhattunk dolgozó népünk, kormányunk elé és büszkén jelenthettük, hogy a vasutasok nagy „nemzeti feladatát", az elmult őszi forgalom szállítási terveit teljesítettük, a téli nehézségeket eredményesen leküzdöttük és ezzel hozzájárultunk pártunk politikájának megvalósításához, dolgozó népünk fokozódó életszükségleteinek kielégítéséhez — mondotta bevezetőben. — Az elmult év bebizonyította, hogy pártunk által nevelt vasutasaink nem engedik meg, hogy az ország gazdasági vérkeringésében helyre nem hozható hibák következzenek be. Vasutas dolgozóink megértették, hogy az őszi forgalom sikeres lebonyolítása a dolgozók, köztük a vasutas dolgozók érdeke is.

A kommunista vasutasok példát mutattak

— Senki előtt sem lehet kétséges, hogy a szállítási feladatok elvégzésével a vasút vezetői és dolgozói nagy szolgálatot tettek dolgozó népünknek, hazánknak — mondotta a továbbiak során. — Ugy gondolom, nem érdemtelenül említjük meg az elmult év hősies erőfeszítéseinek kapcsán a vasútpolitikai osztályokat és a vasutas pártszervezeteket. Talán soha nem mutatkozott olyan jelentőségében

a kommunisták munkája, példamutatása a vasúton,

mint az elmult télen. A vasúton dolgozó kommunista elvtársak többsége büszke öntudattal gondolhat az elmult évre, amikor példamutató munkájuk legfőbb biztosítéka volt a nehézségek leküzdésének és a vasutasok százezres tömegét vitték harcba.

Pártszervezeteink igen komoly vizsgát tettek és nagyfokú érettségről adtak tanúbizonyságot az elmult időszakban.

Vasutasaink önfeláldozó munkáját pártunk és kormányunk is nagyra értékeli, ezt a kitüntetések sorozata bizonyítja.

A legközelebbi tennivaló

Ezután rámutatott arra, hogy a vasút politikai osztályok, a vasutas pártszervezetek legfontosabb *feladata az elkövetkezendő hónapokban a vasutas dolgozók mozgósítása a termelési feladatok megszervezésére és végrehajtására.*

Az őszi szállitások sikeres elvégzésének alapfeltétele a kongresszus határozatainak politikai, elvi és gyakorlati alkalmazása.

Felhívta a figyelmet a többi között arra, hogy a mezőgazdasági és ipari szállítások mellett hazafias kötelessége a vasutas dolgozóknak, hogy az *utazóközönség igényeinek kielégítésére,* a kultúrált utazás feltételeinek biztosítására is fokozottabb gondot fordítsanak. Nem szabad elkövetni azt a hibát, mint az elmult évben, hogy az összes figyelmet az áruszállítási tervek teljesítésére összpontosítottuk. Az ország közvéleménye a vasút munkáját döntően azon méri le, hogy *milyen pontosan közlekednek személyszállító vonatainak.*

A jó együttműködés — elő feltétel

A szakmai vezetők és a politikai munkások szoros együttműködésének szükségességéről beszélt a továbbiakban. A tapasztalat az, hogy

a siker sohasem marad el, ha a szakmai és politikai dolgozók összehangolják feladataikat,

azonban ezt nem mindenhol értik még meg. A jó munka másik feltétele a szilárd fegyelem, az utasítások és rendeletek betartása. A politikai osztályoknak és a pártszervezeteknek *harcolniok kell a fegyelem megszilárditásáért,* mert

az őszi forgalom során igen magas fokra kell emelni a vasúton a fegyelmet.

— Őszintén meg kell mondani — folytatta — hogy egyes pártszervezeteknél és szolgálati főnökségeknél nem a fegyelem megszilárdítására, hanem a fegyelem aláásására törekednek. Pedig tudnunk kell, hogy

a fegyelem kialakítása elsősorban a szakvonali vezetők feladata.

Nincs veszélyesebb dolog a vasúton, mint amikor a szolgálati vezető elvtelenül, az utasítások és rendeletek félredobásával, a hibák, bajok feletti szemethunyással akar népszerű lenni a dolgozók előtt.



Bániaki István, a miskolci személypályaudvar főnökének felszólalása. (Kovács Géza felv.)

Emeljük magas fokra a vezetést a vasúton

— *Itt van az ideje annak* — mondta beszéde további során — *hogy felülvizsgáljuk vasútüzemünk vezetési módszerét.* Igen furcsán hat az, amikor egyes szolgálati vezetők jelentős pénzügyi kérdésekben intézkedhetnek, ugyanakkor meg van kötve a kezük abban például, hogy egy munkásruhát az arra érdemesnek kiutalhassanak. Az új szakasz politikája azt követeli meg, hogy

a vezetést az egész vasút területén magas fokra emeljük

és a szolgálati helyek vezetői a jelenleginél kevesebb, de *alaposan meggondolt rendeleteket kapjanak* és a rendeletek végrehajtásához a vasúti főosztály az eddiginél jobban és gondosabban biztosítsa az előfeltételeket.

— Amikor a vezetésről beszélünk, elengedhetetlenül beszélnünk kell a terveket, a feladatokat végrehajtó, irányító, a részkérdéseket az életben megvalósító emberekről, a káderekről. Sohasem szabad elfelejtenünk, hogy

az őszi forgalom feladatait emberek, a vasutasok ezrei hajtják végre.

Kétségkívül követtünk el hibákat az elmult évben a káderek megítélése, beosztásuk meghatározása és képességeik felmérése tekintetében. Különösképpen azt a hibát követtük el, hogy a káderekre nem munkaközben, *nem elvégzett munkájuk alapján, hanem a papírok alapján bíráltuk el.* Pártunk kongresszusának határozatai erőteljesen felhívják a figyelmünket arra, hogy a helyes út a mindennapi feladatokkal összkapcsolt káder-munka, a káderekre tetteiken keresztül történő megismerése és elbírálása.

— Még ma is előfordul, hogy ezer-ezerötszáz dolgozót irányító

vezetőket táviratilag váltunk le,

anélkül, hogy az illető elvtársnak megmondanánk a hibáit, vagy még idejében segítettük volna a hibák megszüntetését. Sokszor anélkül, hogy alapja lett volna,

bizalmatlanul foglalkoztunk a műszaki értelmiségiekkel.

Ezeket a hibákat meg kell szüntetni és a vasúti munkában, a vezetésben nagy gyakorlati tapasztalatokkal rendelkező régi elvtársak munkáját össze kell hangolni a vezetésben egyre nagyobb szerepet betöltő fiatal szakemberek munkájával.

Végezetül a szocialista munkaverseny kérdéseivel foglalkozott, majd nyomatékosan hangsúlyozta, hogy

az őszi forgalom végrehajtása elválaszthatatlan a vasutas dolgozókról való gondoskodástól.

Megállapította, hogy a vasutas dolgozók élet- és munkaviszonyainak javítása még nincs a fennálló lehetőségek határáig biztosítva. Ennek oka legtöbb esetben a hanyagság, a bürokratizmus és a nemtörődömség.

Gáspár Sándor elvtárs felszólalása

Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke bevezetőben hangsúlyozta, hogy a szakszervezet teljes erővel támogatja a vasút előtt álló feladatok elvégzését, majd így folytatta:

— Az eddigieknél hasonlíthatatlanul nagyobb erővel és súllyal kell foglalkoznunk a munkaversennyel, amely egész szocialista termelésünk egyik legfontosabb lendítője. Éppen ezért

a kongresszusi versenyben jól bevált csomópontok közötti versenyt, az 500 kilométeres-, a túlsúlyos- és a komplexbrigád-mozgalmakat kell szélesítenünk és továbbfejlesztenünk.

A csomóponti verseny bebizonyította, hogy jobb együttműködésre ösztönzi a szakszolgálati ágakat. Az együttműködés pedig biztosítja a technikai folyamat folytonosságát a szállításban, amire nagy szükségünk van. A csomóponti verseny mellett a kis szolgálati helyeken is biztosítani kell a szakmai együttműködést, ezért fel kell újítani és élővé kell tenni a komplexbrigádok munkáját.

— Fontos, hogy a komplexbrigádok ne csak a vasúti szakszolgálati ágak között kössenek szerződést, hanem a szállító üzemekkel is. A komplexbrigádok jó együttműködéséért az üzemi bizottságok felelősek. Üzemi bizottságaink ne elégedjenek meg azzal, hogy a komplexbrigádok szakmai vezetői kössék meg a szerződést — ami általában tapasztalható volt a multban — hanem a dolgozókat is vonják be.

Felszólalásában rámutatott, milyen lényeges, hogy a termelési értekezletek előtt műszaki konferenciákat tartsanak. Ugyancsak elsőrendű fontosságú, hogy a dolgozók javaslatait a legmesszebbmenően figyelembe vegyék. Egyesek úgy gondolják — mondotta — elég kiadni az utasítást és megkövetelni annak végrehajtását, mert a dolgozók bírálata — amely bizony gyakran elég éles — csorbíthatja a vezetők tekintélyét. Ez súlyos tévedés. Éppen azért, mert egyszemélyi felelős vezetés van, még szük-

AZ UTASÍTÁSOK BE NEM TARTÁSA VESZÉLYEZTETI TESTI ÉPSÉGEDET, FÉKEZI AZ ŐSZI FORGALOM SIKERES LEBONYOLÍTÁSÁÉRT VÍVANDÓ HARCUNKAT!



Pártunk III. kongresszusának egyik legfontosabb határozata, hogy dolgozó népünk életszínvonalát a termelékenység fokozása és az önköltség csökkentése útján kell emelni. Ez a határozat a vasút dolgozóinak is komoly feladatot jelent: az árut gyorsan, gazdaságosan, sértetlenül és biztonságosan kell a rendeltetési helyre juttatnunk. Az eddigi mennyiségi követelmények mellett a minőségi követelményeket is érvényre kell juttatni. Ugy kell elvégezni a vasutasok nagy nemzeti feladatát, hogy a lehető legkisebb üzemköltséggel minden elszállításra váró árumennyiséget továbbítsunk. Az utóbbi évek gyakorlati tapasztalata szerint az őszi forgalom előtt — a nyári előszállítások időszakában — meg kell szervezni a munkát olyképpen, hogy az esetleges hibákat feldolgozzuk a gyakorlati munkában, azt megszüntessük, a munkafegyelmet megszilárditsuk, utasításszerinti munkát végezzünk. Képeink hat olyan esetet rögzítenek, amelyek egyfelől utasításellenes, másfelől a munkafegyelem megsértésével járó és ezért elitélendő tevékenységet örökítenek meg. A felvételek önmaguk is ékesen bizonyítják, hogy sokan — szembehelyezkedve az utasítás rendelkezéseivel — testi épségüket veszélyeztetve végzik feladatukat. Mindezek olyan tények, amelyeket azonnal meg kell szüntetni. Ahhoz, hogy életkörülményeink tovább javuljanak, a szállítási munkát kifogástalanul kell végeznünk. Az őszi forgalom hatalmas feladatai megkövetelik, hogy szilárd munkafegyelemmel, balesetmentesen végezzük munkánkat. Nem szabad elfelejtenünk, hogy az utasítások be nem tartása veszélyezteti testi épségünket, és fékezi az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért vivott harcunkat!











(Kovács Géza felvételei)

A IX. ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET



Makk Ferenc beszél a kereskedelmi szakszolgálat értekezletén. (Kovács Géza felv.)

blémát többhelyütt sikeresen megoldják, és mi is a jövőben fokozott segítséget nyujtunk.

Több helyen bevezettük a futószalagszerű mozdonykiszolgálást és a diszpécserrendszert. Ezt a jövőben továbbfejlesztjük, ahol nincs, ott bevezetjük és őszig begyakoroltatjuk.

Ezután *Varga* elvtárs a műszaki kocsiszolgálattal foglalkozott. Felhívta a figyelmüket a minőségi munkára. Biztosítani kell, hogy a bárcázott kocsik ne kallódjanak el a vonalon, hanem haladéktalanul jussanak el a javítást végző műhelyekbe. Többet kell alkalmaznunk a vágányok közötti javítások szovjet módszerét. Ezen a területen már vannak eredmények, de még nem kielégítőek. Sikere érdekében biztosítani kell a szükséges szerszámokat, anyagot és vágányt. A mezőgazdasági szállítások segítéséhez elegendő számú búzakalászos jelzéssel ellátott kocsit kell biztosítanunk.

A kocsipark helyzete megköveteli, hogy többet foglalkozzunk a kocsiszolgálattal. Az ő munkájuk nagyban hozzájárul az őszi forgalom sikeréhez.

Végezetül *Varga* elvtárs összefoglalta a feladatokat. A járműkapacitás legjobb kihasználása érdekében felhasználni az összes tapasztalatokat, az eddig bevált mozgalmakat, amelyek eddig is átsegítettek a nehézségeken. Ezek közül a két legdöntőbb az „500 kilométeres" és a többterheléses mozgalom. E mozgalmak feladata, hogy minél több mozdonyt és minél több kocsit tudjunk megtakarítani. Épp ezért emelni kell az átlagos terhelést és a mozdonyok haszonkilométerteljesítményét. Ehhez nagy segítséget nyujthat a párt- és szakszervezet, a jó politikai munka. Ne feledjük a fegyelem, a vezetés, az oktatás fontosságát, tartsuk szem előtt a jelszót: *„Szemed a pályán legyen!"*

A gépészeti szakosztály megtudja oldani a ráháruló feladatokat, a vontatási dolgozókra bizton lehet számítani az őszi forgalom nagy feladatai közepette.

A beszámolót számos hozzászólás követte. A felszólalók foglalkoztak a takarékosság. bérezés kérdéseivel, többen tettek hasznos javaslatokat és számos helyi jellegű kérdésre hívták fel a vezető elvtársak figyelmét. *Sziklai László* (Ferencváros) elmondotta, hogy ők fő feladatuknak tekintik az átfutási idő csökkentését, harcolnak minden csepp olajért, szénért. De ez a harc nem egységes. Például a gurítónál sok mázsa szén fekszik a sínek között, amely nemcsak kárt, hanem baleseti veszélyt is jelent. A sínek között számos alkatrész is hever.

— Néhány óra alatt 178 kiló bronzot gyüjtöttem össze a multkoriban — mondotta felszólalásában. Majd rámutatott arra, hogy a javításos kocsik kezelését sokszor tized-, sőt huszadrangú feladatnak tekintik. Sokszor heteken, hónapokon át állnak a kocsik lebárcázva. *Aranyos János* (Veszprém, fűtőház) az armatúra javításokkal foglalkozott, majd elmondotta, hogy alkatrészhiány miatt sokszor kénytelenek másik járművekről „lerabolni" az alkatrészeket. *Sómkereki* elvtárs, (Debrecen, igazgatóság) a tisztasági versennyel foglalkozva elmondotta, hogy sok esetben látszateredményekre törekednek, leállítanak mozdonyokat és azokat túlórában tisztítják. Tréfásan jegyezte meg, hogy ennyi pénzért még a „Patyolat" is kitisztítaná. Más felszólalók is szóvá tették, hogy nem igazságosan történik a mozdonyok tisztaságának elbírálása. Helyes lenne, ha a tisztasági versenyt a felsőbb szervek felülvizsgálnák.

Marton György (Bánréve fűtőház) felvetette, hogy az újítási javaslatok nehezen kerülnek végrehajtásra, gyakran egyik osztály „labdázik" vele a másikhoz. *Szabó Sándor* (Szombathelyi igazgatóság) a menetrendszerkesztést bírálta, amely sokszor akadálya a jó mozdonyfordulók készítésének. Emiatt sok a gépmenet.

Többen tették szóvá a szertárak munkáját. A gyakorlati tapasztalatok szerint csak azok kapnak nyersanyagot, akiknek egy-egy emberük állandóan a szertárakban kilincsel. Az írásban történt igényléseket nemigen veszik figyelembe.

A vita során több elvtárs tett vállalást az őszi forgalom sikeres elvégzése érdekében.

Többek között *Arató Ferenc* a pécsi fűtőház dolgozói nevében vállalta, hogy összes feladataikat 100 százalékon felül elvégzik, mozdonyaikat pedig alkalmassá teszik túlsúlyok továbbítására.

A tanácskozáson felszólalt *Bebrits* elvtárs is. Ismételten felhívta a figyelmet a szállítási feladatok elvégzésének a fontosságára, a javítások elvégzésére és arra, hogy az őszi forgalom ideje alatt csak minimális javításokat lehet végezni a kocsiparkon. Arra kell törekedni — mondotta a miniszter elvtárs — ha mégis félre kell állítani egy kocsit, akkor azt rekordidő alatt kell megjavítani, és máris visszaadni a forgalomnak. Három és fél hónapig állandóan szaladni kell a kocsiknak, még pedig megrakva. Beszélt a mozdonyvezetők és fűtők felelősségéről, a versenymozgalmak jelentőségéről és a „Szemed a pályán legyen" jelszó fontosságáról.

— A vontatási dolgozók már néhányszor megmutatták, mire képesek. Biztos vagyok abban, hogy ezzel a gárdával megnyerjük a csatát — fejezte be a beszedet.

A több mint 30 felszólalásra Varga elvtárs adta meg a választ. Hangsúlyozta, hogy a vita aktivitása bizonyítéka a vasutasok lelkesedésének, akaratának, mely győzelemre viszi az őszi forgalmat. Külön foglalkozott a kocsiszolgálat fontosságával, amelyeknek feladata lesz a csellengő kocsik megszüntetése.

A vontatási és gépészeti szakszolgálat többórás tanácskozását Máté Sándor elvtárs zárta be.



Tóth elvtárs, a soproni pályafenntartási főnökség dolgozója beszél a szakmai értekezleten. (Kovács Géza felv.)

A szakmai értekezleten élénk vita alakult ki, számos hozzászólás hangzott el a kereskedelmi szolgálat időszerű feladatairól. A szakmai értekezleten felmerült problémákra *Déri Tibor* elvtárs, a kereskedelmi szakosztály helyettes vezetője adta meg a választ.

A kereskedelmi szakszolgálat tanácskozása

A kereskedelmi szolgálat szakmai értekezletén *Vermesy Sándor* elvtárs szakosztályvezető tartott beszámolót.

Felhívta a kereskedelmi szakszolgálat dolgozóinak figyelmét arra, hogy a pártkongresszus határozatainak szellemében nem elég, ha az idei őszi forgalmat maradéktalanul lebonyolítjuk, de a munkát termelékenyebben, az önköltség szakadatlan csökkentésével, a minőségi követelmények érvényrejuttatásával kell elvégezni.

A kereskedelmi szolgálat feladatairól szólva kifejtette:

— Megnövekedett feladatainkat csakis pontos és reális fuvarozási tervek alapján tudjuk végrehajtani. Ez viszont a fuvaroztató felek és a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak legharmonikusabb együttműködését követeli meg. Szükségessé vált, hogy az állomásfőnökök, kereskedelmi főnökhelyettesek és a fuvarozási tervhivatalnokok gyakorta keressék fel a szállíttató feleket, együttesen tárgyalják meg a szállítási feladatok megoldását, beszéljék meg azoknak a nagyságát és nyujtsanak egymásnak elvtársi segítséget.

Kifogásolta, hogy az állomásfőnökök egy része nem tekinti a kereskedelmi szolgálat dolgozóival való foglalkozást saját munkaköréhez tartozónak:

— Ebben elsősorban az igazgatóság III. és VI. osztályfőnökei a hibásak, mert nem követelik meg az állomásfőnököktől, hogy az egyszemélyi felelős vezetés elve alapján egyformán törődjenek a forgalmi és kereskedelmi szolgálat minden feladatával.

A továbbiakban arról beszélt, hogy az elkövetkezendő időszakban feltétlenül ragaszkodni kell a tervszerű kocsigényléseikhez, mert csakis így válik lehetővé, hogy feladói és lépcsősrakodású irányvonatokat képezhessenek és ezeknek a vonatoknak a mennyiségét növelhessék.

Az egy kocsira eső hasznos terhelés növelésével kapcsolatosan ezeket mondotta:

— Mivel szállítási feladataink maradéktalan teljesítésének és az önköltségcsökkentésnek egyik legjobb eszköze az egy kocsira eső hasznos terhelés növelése, ezért minden lehetőséget ki kell használni az egy kocsira eső átlagos terhelés emelése érdekében. Ez nemcsak a felek által berakandó küldeményekre vonatkozik, hanem a darabárus kocsikra is.

Különös nyomatékkal foglalkozott a darabárus-küldeményekkel:

— A kormányprogramm elhangzása óta a darabáruforgalom nagy mértékben megnövekedett. Ezért az állomások dolgozóinak megfelelő szervezési intézkedésekkel oda kell hatni, hogy a darabárus kocsikat helyesen, jól kihasználva rakják meg. Az állomásfőnököknek, kereskedelmi-főnökhelyetteseknek a darabárus vonatok közlekedésével kapcsolatban gyakrabban ellenőrizniök kell az érdekelt forgalmi és kereskedelmi dolgozókat, hogy megtesznek-e minden intézkedést a darabárus vonatok zavartalan közlekedésének biztosítása érdekében.

Az árutovábbítás kérdésével kapcsolatosan hangsúlyozta:

— Az árutovábbítás elsősorban a forgalmi és vontatási szolgálat feladata. De ki vitathatná, hogy jó árutovábbítás csak tervszerűség mellett valósítható meg. A berakási terveket viszont a kereskedelmi szolgálat köteles összeállítani és kidolgozni. Ezek a tervek teszik lehetővé, hogy a többterheléses mozgalom keretében a lehető legnagyobb mennyiségű túlsúlyt irányvonatokkal továbbítsa a forgalmi és vontatási szolgálat, és biztosíthassa, hogy a tehervonatok nagy átlagos terheléssel közlekedjenek.

Felhívta még a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak figyelmét arra, hogy a kirakások zavartalanságának biztosítása és a kocsifordulóidő csökkentése érdekében fokozottabb mértékben kell alkalmazni a kényszerkirakások eszközét.

— Természetesen a kényszerkirakás súlyos felelősséggel jár és csak azoknál az áruknál hajtható végre, amelyeknél az errevonatkozóan kiadott rendelkezések lehetőséget nyujtanak. De ezeket a kényszerkirakásokat nem akkor kell foganatosítani, amikor már az áru, illetve a kocsi kirakási határideje végetért, hanem a munkát úgy kell megszervezni, hogy a kényszerkirakást is az előírt rendes rakodási határidő alatt lehesen végrehajtani.

A kereskedelmi szolgálat szakmai értekezletén résztvett és felszólalt *Bebrits Lajos* elvtárs is. Hangoztatta, hogy a kereskedelmi szolgálat dolgozói jó munkát végeztek, sok nehéz feladatot megoldottak, és elvárja tőlük, hogy a jövőben is, a most következő őszi forgalom idején, mindent megtesznek az őszi nagy szállítások zavartalan lebonyolítása érdekében.

A pályafenntartási és hídszolgálati szakszolgálat tanácskozása

A pályafenntartási és hídszolgálat szakmai értekezletén két beszámoló hangzott el. *Papp Károly* szakosztályvezető elvtárs beszédében a többi között kifejtette: hogy a vasút szállítási feladatainak maradéktalanul eleget tehessen, annak fontos előfeltétele a jelenlegi műszaki felkészültség mellett a rejtett tartalékok feltárása és felhasználása. E mellett azonban egy percig sem téveszthetjük szem elől azt, hogy a szállítási feladatok zavartalan lebonyolításának döntő előfeltétele a forgalombiztos pálya. Ezzel kapcsolatban le kell szögeznünk: igen sok a tennivaló annak érdekében, hogy a forgalombiztos pályát az őszi forgalom megindulásáig az egész ország területen biztosítsuk. Ezt csak akkor valósíthatjuk meg, ha mindenki a saját területén az összes előírásoknak megfelelően végzi feladatát és ügyel a rabizott vonalszakasz mindenkori jóállapotban tartására. Az elmult időben tapasztalt sok hiányosság az őszi forgalom ideje alatt semmiképpen sem tűrhető meg. A szakosztály szilárd elhatározása, hogy mindazokat a pályamestereket, vonaltisztviselőket és vonalbiztosokat, akik forgalmat veszélyeztető hiányosságokat tűrnek meg vonalszakaszukon, a legszigorúbban felelősségre vonja.

A továbbiakban említést tett arról, hogy a pályafenntartási szakszolgálatnál az utóbbi időben meglazult a munkafegyelem. Kijelenetette, ezt tovább tűrni nem lehet.

— Az őszi forgalom megindulásáig — folytatta — pályáinkat jókarba kell hoznunk. Kevés létszámmal, jókarban tartani a vonalakat, annyit jelent, hogy mindenekelőtt jóminőségű munkát kell végezni. Ennek előfeltétele az ellenőrzés megszigorítása, és az ezen a téren tapasztalható legkisebb mulasztásoknak is szigorú megtorlása.

Részletesen ismertette a pályafenntartási szakszolgálat soronkövetkező feladatait igazgatóságokra bontva, majd hangsúlyozta: A pályafenntartási munkálatokat úgy kell ütemezni, hogy az őszi forgalom ideje alatt vágányzárak szükségessége lehetőleg ne merüljön fel. Ha ez mégis elkerülhetetlenül szükséges, akkor csak a legrövidebb vágányzári időket igénybevehetjük, hogy a forgalomnak minél kevesebb zavart okozzunk. Az őszi forgalom tartama alatt a megosztott vágányzárak rendszerét kell fokozottabb mértékben kiterjeszteni és alkalmazni. Az őszi forgalom indulásáig felül kell vizsgálni az igazgatóságok vonalán jelenleg fennálló lassújeleket. Mindent el kell követni azért, hogy ezek hosszát a legkevesebbre korlátozhassuk. A gurítódombokon az őszi forgalom időtartama alatt pályafenntartási okokból nem szabad fennakadásnak lenni. Felül kell vizsgálni a készenléti csapatok szerszámellátását és a szerszámok minőségét. Gondoskodni kell arról, hogy a legjobb minőségű szerszámok álljanak rendelkezésére a készenléti csapatoknak.

Vállalati vonalon felül kell vizsgálni a rendelkezésre álló kocsiparkot és csak a legminimálisabb mennyiségű kocsit szabad az őszi forgalom idejére visszatartani anyagvonatok céljára. Ugyanez vonatkozik az anyagvonati gépekre is. Az iparvágányhálózatot olyan állapotba kell hozni, hogy azon az őszi forgalom zavartalan lebonyolításának semmiféle akadálya ne legyen.

Vállalati és igazgatósági vonalon egyaránt az a tapasztalatunk — folytatta beszámolóját — hogy pártunk III. kongresszusának az anyagtakarékosságra vonatkozó határozatát nemigen szívlelték meg. Ezen a téren is rendet kell teremteni. Pártunk és kormányunk határozata az anyagtakarékosságról minden egyes pályafenntartási dolgozóra kötelező. Feladataink sikeres elvégzése csak akkor valósítható meg, ha tovább fejlesztjük a munkaversenymozgalmat és minél szélesebb területen alkalmazzuk a Szovjetuniótól átvett szalagszerű pályafenntartási munkáltatás rendszerét.

A hídszolgálat részéről *Papp Tibor* elvtárs tartott beszámolót. Mindenekelőtt leszögezte: — Az a körülmény, hogy a pályafenntartás és a hídszolgálat közösen tárgyalja meg problémáit, mindennél jobban bizonyítja, hogy a két szolgálatnak minden tevékenységében szoros együttműködést kell kifejtenie, kölcsönösen segítenie kell egymást. Ebből következik, hogy az őszi forgalommal kapcsolatos tennivalók is közösek és hasonlóak. Feladatunk egyrészt megteremteni annak előfeltételét, hogy a vonatok üzembiztosan és minél kevesebb sebességkorlátozással közlekedhessenek vonalainkon, másrészt úgy szervezni a munkát, hogy a nagy őszi forgalom alatt minél kisebb mértékben zavarjuk a forgalmat.

A továbbiakban hangoztatta: feladataink elsősorban az építések vonalán jelentkeznek. További eredményes előrehaladás csak úgy várható, ha a provizóriumokat nagyobb mértékben sikerül felszámolni végleges hídak megépítésével. A háborús pusztításból megmenekült régi hidakat, amelyeket ugyan már több alkalommal megerősítettünk, fokozott gondossággal kell a terhelés szempontjából vizsgálni és ellenőrizni. 1954-ben kilátás van arra, hogy összesen 30 régi provizóriumot építünk át végleges híddá.

Nem kevésbbé fontosak — mondotta a továbbiakban — a hídfenntartási feladatok. A hároméves terv folyamán, sőt, még az ötéves terv első két évében is elhanyagoltuk épen maradt hídjaink és provizóriumaink karbantartását. Két évvel ezelőtt kezdtük meg a hídfenntartási munkák megszervezését. Felhívom az igazgatóságok figyelmét, hogy a hídfenntartást tekintsék saját ügyüknek, mert a hidak jó karbantartásáért ugyanúgy, mint a pálya állapotáért, az igazgatóságok felelősek.

A beszámolókat több hozzászólás követte.

A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat tanácskozása

A távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat értekezleten *Kmetty Imre* szakosztályvezető elvtárs tartott beszámolót. Bevezetőben rámutatott: — A vasút nagy feladataiból jelentős rész jut a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálatra. Feladatainkat két főcsoportra oszthatjuk: 1. A meglévő berendezések zavartalan üzemeltetése, 2. Ujabb létesítmények üzembehelyezése határidő, illetve az őszi forgalom indulása előtt. Az első rész keretében az évenként elvégzendő fokozottabb hibamegelőzési és karbantartási munkákat fővonalakon július 31-ig, mellékvonalakon augusztus 15-ig kell befejeznünk.



Bánhidi Rezső elvtárs hozzászól a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat feladatához. (Kovács Géza felvétele.)

A távközlő szolgálat hiányosságairól szólva kifejtette, hogy a távbeszélő vonalak kihasználásánál sok a meddő idő. A kapcsolások lebonyolításával, jelentkezésre várással drága percek telnek el. Ezt a legsürgősebben fel kell számolni és el kell érni, hogy a hasznos-idő átlaga legalább 40—47 perc legyen óránként. Ez az idő a Szovjetunió vasúti távbeszélő hálózatain átlagosan 51.8 perc. A legrövidebb időn belül fel kell számolni a távíró szolgálatnál észlelhető hiányosságokat. Minden rendelkezésre álló eszközzel meg kell akadályozni azt az általánosságban elterjedt rossz szokást, hogy a távirászok távbeszélőn adják vagy vegyék a táviratokat.

Szigorúan meg kell követelni, hogy a távirdavizsgák során a vizsgázók tökéletesen jártasak legyenek az adásban és a vételben.

Elismeréssel szólt a biztosítóberendezési részlegek eredményeiről, de rámutatott arra az egészségtelen jelenségre is, hogy a biztosítóberendezések vonalán kezdik elhanyagolni a fenntartási és felújítási munkákat. Számos esetben fordulnak elő olyan üzemzavarok úgy a mechanikai, de különö-

A IX. ORSZÁGOS VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET

sen az erősáramú berendezéseknél, amelyekre nem mondhatjuk azt, hogy nem a mi hibánkból következtek be. Vonalellenőreink ne várjanak minden intézkedést felülről, hanem saját hatáskörükben merjenek intézkedni. Működésüket ne leszűkített technikai és mechanikai kérdések szabályozzák, hanem az általános vasútbiztonságot szolgálják minden intézkedésükkel.

Beszámolója befejező részében a társszakszolgálatokkal fennálló viszonnyal foglalkozott. Emlékeztetett rá, hogy mind a 6. szakosztály, mind a 8. szakosztály évközben igen sok nehézséget okozott a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálatnak, és ezek nem minden esetben voltak indokoltak. Felhívta a forgalmi és pályafenntartási szakszolgálat figyelmét, hogy időben közöljék kívánságaikat, mert csak így kerülhetők el a számtalan esetben alig megoldható nehézségek.

A távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat szakmai értekezletén résztvett és felszólalt *Bebrits Lajos* elvtárs is. Dicsérő szavakkal méltatta a szakszolgálat dolgozóinak jó munkáját. Megállapította, hogy a magyar vasút távközlő- és biztosítóberendezési felkészültsége sok tekintetben felette áll a nyugateurópai országok hasonló berendezéseinek. Különösképpen szép eredményeket értünk el a vasúti híradástechnika fejlesztésében. Magyarországon ez a szakszolgálat mind szakmai tudásban, mind elektrotechnikai felkészültségben, mind alkotókészségben szinte egyedülálló. Kiváló eredményeinek köszönheti a szakszolgálat, hogy mind komolyabb és komolyabb feladatokat kap. Ez elsősorban azért van, mert biztosak vagyunk abban, hogy azokat el is tudja végezni. Leszögezte, hogy a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat kitűnő kollektívája képes lesz arra, hogy — új vasútvonalak építése nélkül is — igen magasra növelje meglévő vonalaink átbocsátóképességét, a legkorszerűbb automatikus térközbiztosító berendezések továbbfejlesztésével, a jelenlegiek számának növelésével.

A IX. Országos Vasútüzemi Értekezlet határozatából

FORGALMI SZAKSZOLGÁLAT.

1. A kocsifordulót a mindenkori szükségletnek megfelelően kell kialakítani, szükség esetén háromnapos kocsifordulót kell elérni.

2. A többterheléses mozgalom keretében naponta legalább 50.000 tonna túlsúlyt kell továbbítani. A túlsúly továbbítására és a túlsúlyos vonatok közlekedésére nézve szabályrendeletet kell kidolgozni.

3. Az 500 km-es mozgalomban 180 tehervonati mozdonyt kell bekapcsolni 190 km teljesítménnyel. Biztosítani kell, hogy az összes tehervonati mozdonyok napi átlagos km teljesítménye 140 km legyen.

4. Az egy teherkocsira eső átlagos hasznos terhelést a III. negyedévben 14.8, a IV. negyedévben pedig 14.9 tonnára kell emelni.

5. Biztosítani kell, hogy a tehervonatok átlagos terhelése a III. negyedévben legalább 726 tonna, a IV. negyedévben pedig legalább 728 tonna legyen. 80 százaléknál kisebb terheléssel csak egészen kivételes esetekben szabad tehervonatot közlekedtetni.

6. Naponta átlagosan 438 tonna irány- és közvetlen vonatot kell közlekedtetni, a következő havi bontásban: szeptember és októberben 471, novemberben 438, decemberben pedig 407.

7. A tehervonatok átlagos utazási sebességének a III. negyedévben 15 km/óra, a IV. negyedévben 14.8 km/óra, a gyorstehervonatoknál 18.4, illetve 18.2 km/óra, a közvetlen tehervonatoknál 20.5 km/óra, a tolatós vonatoknál pedig 8.2, ill. 8.0 km/órának kell lennie.

8. Az őszi forgalom alatt a munkásvonatok késését 5 százalék, a személyszállító vonatokét pedig 7 százalék alá kell szorítani.

9. A vonatközlekedési terv mennyiségi mutatójának teljesítésénél december 31-ig 80 százalékot, a minőségi mutatónál pedig 93 százalékot kell elérni. A menetrendszerinti indítást és érkezést az őszi forgalomban a tehervonatoknál 70 százalékra kell teljesíteni.

10. A vonatok menetrendszerinti közlekedésével biztosítani kell a mozdonyforduló normák teljesítését.

11. A napi kocsiberakási operatív tervet az őszi forgalom alatt folyamatosan 100 százalékra kell teljesíteni.

12. A teherkocsigazdálkodásnál el kell érni, hogy a hasznos teher aránya a teljes teherhez viszonyítva a III. és IV. negyedévben 52.9 százalék legyen.

KERESKEDELMI SZAKSZOLGÁLAT.

1. A kocsifordulót a mindenkori szükségletnek megfelelően kell kialakítani, szükség esetén háromnapos kocsifordulót kell elérni.

2. Az egy teherkocsira eső átlagos hasznos terhelést a III. negyedévben 14.8, a IV. negyedévben pedig 14.9 tonnára kell emelni.

3. Naponta átlagosan 438 irány- és közvetlen vonatot kell közlekedtetni a következő havi bontásban: szeptember és októberben 471, novemberben 438, decemberben pedig 407. Az összforgalom alatt a szénküldemények 55 százalékát, a vasércküldemények 90 százalékát, a kavicsküldemények 65 százalékát, a bauxitküldemények 85 százalékát, a cementküldemények 40 százalékát, a cukorrépaküldemények 30 százalékát, a kőküldemények 35 százalékát irányvonatokkal kell továbbítani.

4. Az irányvonatok indításánál a kirakási kapacitást is figyelembe kell venni. Naponta két irányvonatnál többet egy célállomásra indítani nem szabad. Biztosítani kell, hogy a bányák és üzemek naponta lehetőleg csak egy vonal területére rakjanak irányvonatot. Különös súlyt kell helyezni a lépcsőzetes irányvonatok közlekedtetésére. Rakodási és lépcsőzetes irányvonatokat elsősorban egy célállomásra kell megrakni, ha ez nem lehetséges, a rakodásokat úgy kell szabályozni, hogy a rakodásos és lépcsőzetes irányvonatok távolabb fekvő vonal állomásaira rendelt kocsikat továbbítsanak, hogy azok a vonatból lépcsőzetesen kisorozhatók legyenek.

5. A tehervonatok átlagos utazási sebességének a III. negyedévben 15 km/óra, a IV. negyedévben 14.8 km/óra, a gyorstehervonatoknál 18.4, illetve 18.2 km/óra, a közvetlen tehervonatoknál 20.5 km/óra, a tolatós vonatoknál pedig 8.2, illetve 8 km/órának kell lennie.

6. A napi kocsiberakási operatív tervet az őszi forgalom alatt folyamatosan 100 százalékra kell teljesíteni.

7. A teherkocsigazdálkodásnál el kell érni, hogy a hasznos teher aránya, a teljes teherhez viszonyítva, a III. és IV. negyedévben 52.9 százalék legyen.

VONTATÁSI ÉS MŰHELYI SZAKSZOLGÁLAT.

1. A javítási százalékok leszorításával és egyéb szervezési intézkedésekkel biztosítani kell, hogy az őszi forgalom idejére az előírt mennyiségű mozdony és kocsi rendelkezésre álljon. Az ezzel kapcsolatos részletes utasítást az őszi forgalmi rendelet tartalmazza.

2. A fűtőházak részére az őszi forgalom megindulása előtt 15 napos szénkészletet kell biztosítani.

3. A kocsifordulót a mindenkori szükségletnek megfelelően kell kialakítani, szükség esetén a háromnapos kocsifordulót kell elérni.

4. Az 500 km-es mozgalomba 180 tehervonati mozdonyt kell bekapcsolni napi 190 km teljesítménnyel. Biztosítani kell, hogy az összes tehervonati mozdonyok napi átlagos km-teljesítménye 140 km legyen.

5. A többterheléses mozgalom keretében naponta legalább 50.000 tonna túlsúlyt kell továbbítani. A túlsúly továbbítására és a túlsúlyos vonatok közlekedésére nézve szabályrendeletet kell kidolgozni.

6. Biztosítani kell, hogy a tehervonatok átlagos terhelése a III. negyedévben legalább 726 tonna, a IV. negyedévben pedig legalább 728 tonna legyen. 80 százaléknál kisebb terheléssel csak egészen kivételes esetben szabad tehervonatot közlekedtetni.

7. A tehervonatok átlagos utazási sebességének a III. negyedévben 15 km/óra, a IV. negyedévben 14.8 km/óra, a gyorstehervonatoknál 18.4, illetve 18.2 km/óra, a közvetlen tehervonatoknál 20.5 km/óra, a tolatós vonatoknál pedig 8.2, illetve 8 km/órának kell lenni.

8. Az őszi forgalom alatt a munkásvonatok késését 5 százalék, a személyszállító vonatokét pedig 7 százalék alá kell szorítani.

9. A vonatközlekedési terv mennyiségi mutatójának teljesítésénél december 31-ig 80 százalékot, a minőségi mutatónál pedig 93 százalékot kell elérni. A menetrendszerinti indítást és érkezést az őszi forgalomban a tehervonatoknál 70 százalékra kell teljesíteni.

10. A vonatok menetrendszerinti közlekedésével biztosítani kell a mozdonyforduló normák teljesítését.

11. Nagy állomások és árukezelési helyek (bányák), tartalékok és közbeváltó gépek szükségletét felül kell vizsgálni. Az őszi forgalom ideje alatt jelentkező tartalék- és közbenváltó mozdonyigényeket mindenkor megfelelő minőségű mozdonyokkal ki kell elégíteni, még abban az esetben is, ha ez mozdonyátcsoportosítást von maga után.

12. A tartalékok külső szerelése egyes budapesti állomásokon már lehetséges, ahol pedig munkáshiány miatt még nem szerelnek, ott szeptember hó 15-ig lehetőséget kell erre találni. Közbeváltó tartalékokat az átállító szolgálatról letiltott 226. sorozatú mozdonyok közül kell biztosítani.

13. A különféle kocsilekötéseket felül kell vizsgálni és a 20 tonna raksúlyú kocsikat lehetőleg 10, esetleg 15 tonnás kocsikra kell kicserélni.

14. A mozdonyok szolgálatképtelenségének számát oly mértékben kell csökkenteni, hogy egy mozdony szolgálatképtelenségére eső mozdonykilométer teljesítmény legalább 700.000 km legyen.

15. Egy hőnfutásra eső rakott kocsitengelykilométerek számát szeptember 30-ig 350.000 km, a IV. negyedévben pedig 450.000 km-re kell fokozni.

16. Az őszi forgalom ideje alatt a mozdonyjavítási állagot a járműjavító vállalatoknál 10 százalékra, a vontatási műhelyekben pedig 5 százalékra kell csökkenteni.

17. A mozdonyok időszakos vizsgálatát az őszi forgalom előtt el kell végezni, a mozdonyokat jókarba kell helyezni. A futójavítások gyors elvégzése érdekében a vontatási műhelyekben az éjszakai munkáltatást is be kell vezetni.

18. A teherkocsik javítási állagát a vontatási műhelyekben és a járműjavító vállalatoknál együttesen szeptemberben 4 százalékra, októberben 3 százalékra, novemberben 4 százalékra, decemberben pedig 4.4 százalékra kell csökkenteni.

A kocsijavítások helyes elosztását a járműjavító vállalatok részére a kapacitás és az anyag figyelembevételével kell megtervezni.

19. A kocsi- és mozdonyjavítást úgy kell megszervezni és beütemezni, hogy az őszi forgalom ideje alatt lehetőleg a személykocsikat, és azokat a járműveket javítsák a vállalatok, amelyeken nagy munkákat kell elvégezni, úgyhogy a vállalatok kevés darabszámú járművel is kielégíthetően foglalkoztatva legyenek.

20. A járműjavító üzemi vállalatoknak szeptember 30-ig legalább 8000 darab teherkocsi megjavítását kell elvégezniök.

21. A járműjavító üzemi vállalatoknak július 1-től szeptember 30-ig legalább 2500 darab teherkocsi raksúly emelési munkáját be kell fejezni.

22. A futójavításos kocsiknak a vonatból való kisorozásnélküli javítását úgy kell fokozni, hogy ezek mennyisége elérje, esetleg túlhaladja a vontatási műhelyek által végzett javítások 25 százalékát.

23. Biztosítani kell, hogy a javításhoz szükséges anyagok kellő időben rendelkezésre álljanak. E tekintetben az érdekelt szervekkel állandó és eredményes kapcsolatot kell fenntartani.

24. Az őszi forgalom előkészítéséhez és lebonyolításához szükséges belső anyagok arányos elosztását biztosítani kell.

25. A gépszerelési normákat azokon a helyeken, ahol lehetséges, feszíteni kell.

26. A fölös pőrekocsikat megfelelő oldalkeret felszerelésével cukorrépa, kő, kavics szállítására alkalmassá kell tenni.

27. A tervhez viszonyítva legalább 6 százalékos szénmegtakarítást kell elérni.

28. A két javítási ciklus közötti teljesítményt a fiókműhelyi javítások ellenőrzések megszigorításával a lunyini gépápolás kiterjedtebb alkalmazásával kell elérni. Ezenkívül oktatásokkal és ellenőrzéssel kell elősegíteni a helyes vízlágyítási eljárások gyakorlati megvalósítását.

29. Azokon a gyenge felépítményű pályákon, ahol a 411. sor. mozdonyok közlekedtetését csak kivételesen engedélyezték, az előírt sebességkorlátozást feltétlenül be kell tartani.

30. Az önkezelési szállítmányokkal érkező kocsik ki-, illetve berakását úgy kell megszervezni, hogy a ki-, illetve berakási idő 2 órára rövidüljön anélkül, hogy az anyagokat károsodás érné.

ÉPÍTÉSI, PÁLYAFENNTARTÁSI ÉS HIDFENNTARTÁSI SZAKSZOLGÁLAT

1. Bp.-Ferencváros rendezőpályaudvaron, az új keleti irányrendező I—VII. sz. vágányait, a sarokforgalmi vágányt és a hozzájuk tartozó létesítményeket augusztus 30-ig üzembe kell helyezni.

2. A Bp.-Ferencváros—Kőbánya felső közötti A—B elágazások között a vágánykapcsolási és az ezzel kapcsolatos egyéb munkálatokat augusztus 20-ig be kell fejezni.

3. Székesfehérvár állomáson az új I. és II. számú fogadóvágány Nagykanizsa felőli bekötését és 2 új rakodóvágány építését augusztus 30-ig be kell fejezni.

4. Rákosrendező „D" iránycsoportjának a Bp. Nyugati pu. felé való közvetlen kapcsolatát szeptember 1-ig be kell fejezni.

5. Rákosrendező pu.-on a VI—VII. sz. irányvágányokat szeptember 15-ig, a VIII—XI. sz. irányvágányokat pedig október 15-ig helyre kell állítani.

6. A folyamatban lévő 19 fontosabb hídmunkát szeptember 1-ig be kell fejezni, szeptember havában pedig további 7 műtárgyat kell forgalomba helyezni.

Ezek közül különösen a következő építési munkálatok befejezését kell siettetni:

a) Szolnok és Szajol között 5.80 m nyílású vashídnak teknőhíddá való átépítését;

b) Miskolc—bánrévei vonalon a 15 m nyílású Sajó-ártéri vashíd munkáinak befejezését;

c) Kisterenye—Kálkápolna között a 12 m nyílású Zagyva-híd építési munkálatainak befejezését;

d) Murakeresztúr—Barcs közötti 3.50 m nyílású zsilipes teknőhíd újjáépítését.

7. Székesfehérvár állomáson az oldalrakodó építési munkálatait úgy kell ütemezni, hogy az július 30-ra befejezést nyerjen.

8. Jászberény állomáson a víztorony építését szeptember 30-ra be kell fejezni.

9. Kisújszállás állomáson a víztorony építését szeptember 15-re be kell fejezni.

10. Kiskunhalas állomáson a víztorony építését szeptember 30-ra be kell fejezni.

11. Bodajk állomáson a víztorony építését ugyancsak szeptember 30-ra kell befejezni.

12. Veszprém-külső állomáson a vontatási és pályafenntartási laktanya építését úgy kell ütemezni, hogy annak munkálatai augusztus 15-ig befejeződjenek.

13. Oros állomás bővítési munkálatait augusztus 20-ra be kell fejezni.

14. Zalaegerszeg állomáson az olajlefejtő III. számú vágány építési munkáit augusztus 1-ig be kell fejezni.

15. Megelőző karbantartási munka bevezetésével lehetővé kell tenni, hogy az őszi forgalom alatt, e forgalom szempontjából jelentős helyeken, az „i" felépítményű vonalak 25 százalékán az engedélyezett 12.5 tengelynyomás helyett 13 tonnás, a „c"-rendszerű vonalakon pedig kb. 1200 km hosszban az engedélyezett 16 tonna tengelynyomás helyett, 17 tonna tengelynyomású járművek közlekedhessenek.

16. A vágányzárak és lassú-jelek számát a lehetőség határáig csökkenteni kell, továbbá a lassú-jelek hosszát ugyancsak le kell csökkenteni.

17. Az önköltségcsökkentés érdekében az alépítmény, felépítmény, magasépítmény és hidak fenntartásánál a létszám és béralap bontását az új fenntartási normák alapján kell elvégezni, és az anyagkeret-számokat normatívák alapján kell kiadni.

TÁVKÖZLŐ ÉS BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI SZAKSZOLGÁLAT

1. Miskolcon az új, nagykapacitású, gépkapcsolású távbeszélő központot szeptember 15-ig üzembe kell helyezni.

2. Debrecen—Füzesabony között a szelektoros menetirányító berendezés szerelését augusztus 20-ig be kell fejezni.

3. Debrecenben az új, nagykapacitású, Győrött a bővített gépkapcsolású távbeszélő központot szeptember 15-ig üzembe kell helyezni.

4. A hatvani távkábelt augusztus 15-ig el kell készíteni.

5. Háromcsatornás, vivőfrekvenciás berendezést kell üzembe helyezni Budapest—Pécs között szeptember 1-ig, Budapest—Szombathely között pedig szeptember 15-ig.

6. Miskolcon és Szombathelyen a távgépíró-központot augusztus 20-ig üzembe kell helyezni.

7. Budapest—Gödöllő között az irányváltós, önműködő térközbiztosító berendezést szeptember 1-ig üzembe kell helyezni.

8. Székesfehérvár állomás váltó- és vágányfoglaltságos biztosítóberendezését szeptember 30-ig üzembe kell helyezni.

9. Kőbánya teher pu.—Kőbánya-Kispest, valamint Albertirsa—Ceglédbercel-Cserő között önműködő, térközbiztosító berendezés szerelési munkálatait augusztus 15-re be kell fejezni.

10. Kőbánya felső pu. és Bp.-Ferencváros között a „B" torony előtti kőbányai és keleti vágányok összeköttetéseinek biztosítását augusztus 20-ra be kell fejezni.

11. Kőbánya felső és Rákos állomások között a helytelen vágányon való közlekedésnek biztosítását szeptember 30-ig el kell végezni.

12. A körvasúton a helytelen vágányon való közlekedés biztosítását augusztus 20-ig be kell fejezni.

13. Rákosrendező állomáson az alsó forgalmi irodában a biztosítóberendezésben lévő egyes függőségeket augusztus 20-ig meg kell szüntetni.

14. Bicsérd állomáson szeptember 1-ig kijárati előjelzőt kell létesíteni, ugyancsak kijárati előjelzőt kell felszerelni Szabadszállás állomáson is július 31-ig.

15. Nagyatád állomáson szeptember 1-ig, Türje állomáson pedig szeptember 15-ig karosvédőjelzőt kell létesíteni.

16. Biztosítóberendezéssel felszerelt nagyobb csomóponti állomásokon, mint például Budapest-Ferencváros, Bp.-Kelenföld, Kőbánya felső, Rákosrendező, Székesfehérvár, Pusztaszabolcs, Szombathely, Celldömölk, Újdombóvár, a biztosítóberendezésben lévő vissszás függőségeket a 8 szakosztály és a FEO javaslata alapján a berendezésekből augusztus 15-ig ki kell iktatni.

800 százalék — újítással!



Löwi Béla elvtárs, műszaki vezető főellenőr, a Keleti Műszaki Kocsihivatal dolgozója. Sok-sok újítása közül is kiemelkedik az a csiszológép, amelyet a Ganz—Pintsch rendszerű feszültségszabályozó szénellenállás csiszolásához szerkesztett. Ezzel a készülékkel — a régivel szemben — 800 százalékos eredményt érnek el az üzemben. Löwi elvtárs a Petőfi-brigád vezetője. A negyedik vasutasnapra elsőnek tettek vállalást, teljesítményük átlagosan 130 százalék.

(Kovács Géza felv.)

Dolgozóink életkörülményeinek javulása a számok tükrében



A Horthy-rendszer nagy hangon hirdette jelszavát: „őfelsége a gyermek" — mégis a dolgozók gyermekeit tizedelte a népbetegség, senki nem törődött velük. A mi hazánkban évről évre nő az üdülésben részvevő gyermekek száma és külön gondoskodás történt — az azelőtt ismeretlen — gyermek-gyógyüdültetésről. A szabadsághegyi gyógyházban évente 550 vasutas gyermek részesül gyógyüdültetésben. Legféltettebb kincseinkre kitűnő orvosok ügyelnek fel és részesítik őket minden szükséges kezelésben és ellátásban.



Bár a felszabadulás előtt a tüdőbetegek száma sokszorosa volt a mainak, gondozásukra mégis jóval kevesebbet forditottak annak idején a MÁV urai, mint ma népi demokráciánk. Tüdőszanatóriumainkban, szív- és reumakórházainkban ma egy év alatt 421.300 ápolási napot fordítanak a vasutas dolgozók egészségének helyreállítására. Az ápolási napok száma négyszer több, mint a felszabadulás előtt volt.



A vasutas dolgozók egészségvédelme óriási léptekkel fejlődött az elmult esztendők alatt. A felszabadulás előtt például vasutas dolgozók számára vidéken nem volt fogászati rendeiés. Az ország legtávolabbi részeiből is Budapestre kellett utazni — fogászati kezelésre. Igy sokan, a kényszerhelyzet miatt, nem ápoltatták fogaikat. Most, a MÁV-kórház és központi rendelőintézeten kívül még hat vidéki rendelőintézet és hét korszerűen felszerelt üzemi fogszakorvosi rendelő áll a dolgozók rendelkezésére. A kezelésben részesültek száma több mint négyszerese a felszabadulás előttinek.

SZAKSZERVEZETI AKTIVISTÁINK, ÜZEMI BIZOTTSÁGAINK A DOLGOZÓK TÁMOGATÁSÁVAL SEGÍTSÉK GYŐZELEMRE PÁRTUNK III. KONGRESSZUSÁNAK HATÁROZATAIT!

— *A szakszervezet központi vezetőségi ülésen foglalkozott a soronkövetkező tennivalókkal* —

A vasutasszakszervezet július 9-én megtartott központi vezetőségi ülésén tárgyalta a kongresszus határozataiból folyó soronkövetkező feladatokat. Az ülésen megjelent *Bognár Imre* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője, *Zentai Ernő* elvtárs, a SZOT titkára, *Csanádi György* elvtárs, az államvasutak vezérigazgatója.

Az ülés elején Gróf József elvtárs, titkár üdvözölte a megjelenteket, majd bejelentette, hogy *Kristóf István* elvtárs a Központi Revíziós Bizottságban való elfoglaltsága miatt megvált a SZOT vezetésétől, s helyette *Mekis József* elvtárs vette át a SZOT irányítását.

Utána *Gáspár Sándor* elvtárs, a vasutasszakszervezet elnöke tartotta meg beszámolóját. Bevezetőjében a nemzetközi helyzettel foglalkozott, majd áttért a vasutas dolgozók, a szakszervezet munkájának taglalására a kongresszusi határozatok tükrében. Hangsúlyozta, hogy a szakszervezeti funkcionáriusok, aktívák, maguk a vasutas dolgozók annál eredményesebben fognak a kongresszus által megjelölt célokért küzdeni, minél *alaposabban és részleteiben is megismerik a programmot, amelyet a kongresszus adott: a népjólét és a nemzeti egység programmját*, a szocializmus építésének programmját.

Elmondotta, hogy az új szakasz feladatainak végrehajtásában fokozott szerep vár a szakszervezetre. Hasonlíthatatlanul nagyobb erővel és súllyal kell foglalkozni

a munkaversennyel, amelyet nem lehet elszakítani a dolgozók érdekvédelmétől.

Ez szocialista vasútépítésünk legfontosabb lendítőereje. Arról beszélt, hogy a vasúton a szocialista munkaverseny sikeres viteléhez erőteljes segítséget adtak a területi bizottságok, a szakszervezeti aktívák, különösen a miskolci területi bizottság. Külön kiemelte Komló állomás két szakszervezeti bizalmiját, Horváth és Farkas elvtársakat, akik nemcsak jó népnevelők, nemcsak a kongresszusi verseny közvetlen szervezői voltak, de jelenleg is ők az adott szó valóraváltói saját területükön. Amikor a miskolci gócpont és a pécsi terület dolgozóinak jó munkájáról emlékezett meg — amivel sikerült elnyerniök a Központi Vezetőség zászlaját, valamint a vasut politikai főosztály által adományozott zászlót — megjegyezte, hogy a versenyszakasz jellemzője az volt, hogy a dolgozók lelkes hangulata párosult a műszaki vezetők jó munkájával.

Az eredményeket — folytatta — és tapasztalatokat tovább kell fejleszteni, hogy megfeleljünk az őszi forgalom feladatainak. Ez az időszak az, amikor a vasút teljes egésze gyakorlatilag bekapcsolódik pártunknak, kormányunknak a mezőgazdaságról szóló határozatai végrehajtásába. Nagyobb figyelmet kell fordítani a mezőgazdaságnak szánt küldemények időben történő elszállítására, a gabona szemveszteség nélkül történő továbbítására.

A csomóponti verseny — az őszi forgalom húzóereje

A csomóponti versenyről beszélve leszögezte, hogy ennek a versenyformának, amely kiválóan bevált a kongresszusi versenyben, húzóerőnek kell lennie az őszi forgalom lebonyolításában. Hangsúlyozta:

biztosítani kell a kis szolgálati helyeken is a szakmai együttműködést,

fel kell újítani és élővé kell tenni a komplexbrigádok munkáját. A szakvonal és a szakszervezet között az együttműködést kölcsönösen jobbá kell tenni.

Beszéde további során az újítómozgalom támogatását kérte, és kiemelte, hogy

a termelékenység emelésének és az önköltség csökkentésének egyik leghatalmasabb erőforrása az újítómozgalom.

A műszaki vezetőknek több segítséget kell adni az újítóknak, a SZUEB-eknek többet kell foglalkozni az üzem termelési problémáival, az újítások ügyével.

A gazdaságosság, a minőségi munka kérdése

A járműjavító, a fűtőházi és pályafenntartási üzemi bizottságoknak az eddiginél is

jobban és behatóbban kell foglalkozni a minőségi munka biztosításával,

mert az őszi forgalomra való eredményes felkészülés záloga az őszi szállítási terv zökkenőmentes végrehajtásának. Különösen előtérbe kerül, hogy milyen áron teljesítjük az őszi szállítási feladatainkat, hogy mibe kerül az népgazdaságunknak.

Rutkovszki Antal (Miskolc) arról beszélt, hogy a szakszervezeti funkcionáriusoknak szakmailag képezniök kell magukat, mert éppen ennek hiányában sokszor nem állnak feladatuk magaslatán. Hiányolta, hogy a *munkát nem töltik meg eléggé politikai tartalommal, ami a munkafegyelem lazulásában is jelentkezik.* Megállapítása szerint az *igazgatóságok egymásközti versenyének értékelése nem reális*, ezen segíteni kell.

Kovács Lajos (Szombathelyi Járműjavító ÜV.) elmondotta, hogy *kazánszegecshiánnyal küzdenek* és rengeteg időt és anyagot pazarolnak el arra, hogy például a 20-as gömbvasból 15-ös kazánszegecset állítsanak elő esztergálás útján.

Zentai Ernő elvtárs, a SZOT titkára szólalt fel ezután. Kiemelte, hogy az új szakasz politikáját, bár a dolgozók felemelkedését szolgálja, sokszor fékezi a felelőtlenség. A szakszervezet tömegbefolyása tavaly óta megnőtt, s ez azért következett be, mert a szakszervezet tevékenysége — különösen az érdekvédelmi területen — jelentősen megjavult. Ez nem jelenti azt, hogy hiányosságok nincsenek. Vigyázni kell azonban arra, hogy az eredményekkel arányban legyenek az igények. A szakszervezetek jelentős része nem meri vállalni a *népszerűtlen feladatokat*, azt például, hogy nem lehet a *béralapot emelni a termelés növelése nélkül.* Árualaphiány is azért van, mert az üzemek egyrésze nem teljesíti kötelességét, pedig ez a kötelességteljesítés éppen a dolgozók életszínvonalának emelését szolgálja.

A munka- és bérfegyelem, az egyéni felelősség hiánya ellen kell harcolniok a szakszervezeti funkcionáriusoknak és harcbaszólítani a dolgozókat a kongresszusi határozatok megvalósításáért.

Ugyanez a helyzet a vasúton is. Keményen fel kell lépnünk a lazaságok, a fluktuáció ellen. *Arra kell törekedni, hogy a dolgozók megszeressék és megbecsüljék munkahelyüket.* A vasutasszakszervezetnek fontos nevelőmunkát kell ebben a vonatkozásban is végeznie. A fluktuációt megkönnyíti az, hogy egyes üzemek megengedhetetlen juttatásokat adnak. A továbbiakban arról emlékezett meg, hogy a *szakszervezeteket felelősség terheli a termelési értekezletek negatívumaiért.* Ha a szakszervezet törődik a javaslatokkal, a dolgozók kezdeményezésével és jó összhangban elintézi a jogos kívánságokat, javaslatokat, s a következő termelési értekezleten válaszolnak a felvetett problémákra, nyilván nem maradnak el ezekről az értekezletekről a dolgozók, magukénak fogják érezni, mert segítséget látnak benne. A Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége — mondotta — meg van győződve arról, hogy *a téli nehéz harcokban hősiesen helytálló vasutasok győzelemre viszik a szállítási feladatokat, az őszi forgalom lebonyolítását.*

Utána még számosan szóltak hozzá a központi vezetőségi ülés anyagához, amelyekre *Gáspár* elvtárs adta meg a választ.

Következetesen képviselni a dolgozók érdekeit

Gáspár elvtárs arról beszélt, hogy a szakszervezetnek következetesen kell képviselnie a dolgozók jogos érdekeit, gondoskodnia kell arról, hogy a dolgozók pontosan megkapják mindazt, amit a munkavédelem, egészségvédelem megkövetel, amit a Munka Törvénykönyve, a kollektív szerződés és a népi demokrácia állama a dolgozók számára biztosít. *Az életszínvonal emeléséért folyó harc azonban nem választható el attól a küzdelemtől, amelyet dolgozóink a termelési tervek teljesítéséért vívnak.* Ezért ugyanolyan következetességgel kell harcolni a szociális vagy kulturális gondoskodás tekintetében észlelt hiányosságok, mint a termelésben mutatkozó hibák ellen. Ezután arról emlékezett meg, hogy a kevésbbé öntudatos dolgozók nem kímélik a védőruhákat, védőeszközöket és sok helyen pazarolnak. Mindezeknek megszüntetése ugyancsak a szakszervezet egyik feladata. A szakszervezet feladatai közé tartozik: sürgetni és segíteni az üzemorvosok és területi orvosok iparhigiénei képzését. Bírálatot gyakorolt a vasúti főosztály felett amiatt, hogy

nem rendelte meg időben a munkaruhákat s a textilipar emiatt nem tudta betervezni az anyagot.

Ennek következménye az is, hogy például a fűtőházakban, pályafenntartásnál és egyeb helyeken a dolgozók nem kapják meg idejében munkaruhájukat.

A szakszervezet feladata, hogy a társadalombiztosítás ügyét jól vigye. A munkában állandó problémaként jelentkezik a *magas betegszázalék alakulása*, sok a notórius álbeteg. Ezeket le kell leplezni.

Szakszervezeti munkánk szocialista építésünk fontos segítője — fejezte be beszédét Gáspár elvtárs. — Az elmondottak alapján van még javítanivaló a szakszervezeti munkában. Ehhez jobban igényeljük a pártszervezetek és a vasút politikai főosztály segítségét, ezen keresztül ők is jobban megismerik a szakszervezeti munkát. Ha megjavítjuk munkánkat, csak akkor tudunk megfelelni a követelményeknek.

Az őszi forgalmi feladatok megoldásától elválasztani. kongresszusi határozatok megoldásától elválasztani.

Szakszervezetünk egésze harci feladatának kell hogy tekintse pártunk III. kongresszusi határozatát és annak végrehajtását. A szakszervezeti aktivistáknak, üzemi bizottságainknak a dolgozók támogatásával győzelemre kell segíteni pártunk III. kongresszusának határozatait, végre kell hajtani fontos feladatainkat.

Hozzászólások

Pozsgai Kálmán elvtárs (Pécs) hiányolta, hogy az előadó nem foglalkozott a kultúrnevelési problémákkal. Elmondotta, hogy a szakszervezetet terheli a felelősség azért, hogy az „500-as"-mozgalom még ma is a vontatási szolgálat mozgalma csupán. Bírálta az érdekelt szerveket azért, hogy a komlóiak — bár negyedéve élüzem Komló — mégsem kapták meg a nekik ígért pénzjutalmat. A betegszázalék rossz alakulásának okát az *egészségügyi albizottságok gyenge munkájában látja.*

Krajcsik elvtárs (Vasúti Főosztály) a gazdaságosság kérdésével foglalkozott, majd megemlítette, hogy a *gurítópályaudvarokon a prémium-mutató helytelen:* sok helyen kétszer is legurítják a kocsikat, visszaélés történik, mert a prémium jelenlegi megszabása segíti a visszaéléseket.

Pajor elvtárs (Sopron fűtőház) bírálta a műhelyek munkáját: rosszul javítják a motorokat, emiatt károk keletkeznek.

Csanádi György elvtárs, műszaki egyetemi tanár, az államvasutak vezérigazgatója szólalt fel. Hangsúlyozta, hogy a *szakszolgálat még inkább, mint eddig, igényeli a szakszervezet segítségét, a szakszervezeti aktívák, az üzemi bizottságok támogatását a feladatok megoldásában.* Három kérdéscsoporttal foglalkozott ezután. A tervszerű megelőző karbantartás, a meglévő berendezéseknek megfelelő kihasználása és végül a gazdaságosság kérdésével. A nagy érdeklődésre számottartó problémákról lapunk vasútüzemi értekezlete anyagában számolunk be.

Glasek Bálint (Gyöngyösi Váltógyár) többek között az anyaghiány problémáival foglalkozott és több segítséget kért.

Július 15-én nyitja meg kapuit a vasutasszakszervezet és a „Szocialista Vasútért" szerkesztőségének bürokráciaellenes kiállítása

A nép anyagi jólétének emelkedéséhez elválaszthatatlanul hozzátartozik a bürokraták elleni harc is. E harc sikerének előfeltétele, hogy a dolgozók tömegei szabadon és bátran bírálhassanak, felfedhessék a hibák okait. A vasutasszakszervezet és a „Szocialista Vasútért" szerkesztősége azzal is elő akarja segíteni az alulról jövő bírálat fejlesztését, hogy közös rendezésben kiállítást szervez a vasuton dívó bürokratizmus ellen, amely nem egyszer az álcázott ellenség kezére jár, azt segíti.

A kiállítás anyaga, amely harcot hirdet a bürokratizmus vasuton ismeretes sok megjelenési formájával szemben, alkalmas arra, hogy jobban mint eddig, az éberség fényszóróját erre a területre vetítse. Célja, hogy a szatíra fegyverével feltárja a még meglévő hibákat, hozzájáruljon a vasut gépezete munkájának megjavításához, közvetve a vasutas dolgozók anyagi jólétének emeléséhez.

A kiállítást július 15-én ünnepélyes keretek között nyitják meg a Vasutasszakszervezet Központi Zeneiskolájának, Budapest, VI., Rózsa Ferenc-utca 67 szám alatt lévő helyiségeben.

A IX. vasútüzemi értekezlet tiszteletére

A vasutas dolgozók új munkasikerekkel, fegyelmezett, jó munkával köszöntötték a IX. országos vasútüzemi értekezletet.

A kongresszusi zászlót nyert *miskolci csomópont* dolgozói

háromnapos rendkívüli műszakot

tartottak, hogy elősegítsék az értekezlet sikerét. A miskolciak kezdeményezéséhez *a hatvani csomópont* dolgozói is csatlakoztak.

A miskolci csomópont dolgozói a rendkívüli műszak idejére vállalták, hogy július 9-én, 10-én és 11-én terven felül *két-két nehézsúlyú vonatot indítanak állomásukról*, az értekezlet napján pedig Hejőcsabáról közlekedtetnek egy cementtel megrakott irányvonatot. A vontatási dolgozók arra tettek felajánlást, hogy öt százalék alá csökkentik a fiókműhelyi javításokat.

A hatvani csomópont dolgozói három napon keresztül *3—3 nehézsúlyú szerelvény indítását vállalták* és felajánlották, hogy menetrendszerint közlekedtetik a Budapest felé induló gyorsteher-vonatokat, a kocsitartózkodási tervet pedig 115 százalékra teljesítik.

Munkánkat megkönnyíti, életünket szebbé teszi a kormányprogramm



Tisztelni az anya magasztos hivatását, megbecsülni a dolgozó anyákat — ehhez kevés a szó, ehhez tettek kellenek. Népköztársaságunk minisztertanácsa ezért nemrégiben fontos határozatot hozott az anya- és gyermekvédelem továbbfejlesztéséről. Dolgozó nőnek szülési szabadság, ingyen csecsemőkelengye, a szülőknek — a gyermekek számának arányában — emelkedő családi pótlék és sok más kedvezmény és juttatás jár. Nagy segítséget jelentenek az egyre nagyobb férőhellyel



készülő bölcsődék és napközotthonok. Alkotmányunk kimondja azt is, hogy a dolgozóknak joguk van üdülésre és pihenésre. A Horthy-rendszer alatt alig fordult meg munkás- vagy paraszt ember a Balatonnál vagy a Kékesen — legfeljebb, ha azon a környéken lakolt, vagy ott dolgozott. Talán a dolgozók nem szerették a mi Balatonunk lágy hablait, az erdők illatát, a friss levegőt, a nyugalmat, pihenést és szórakozást? Mundanunk



sem kell, hogy nem így volt. Szívesen üdültek, pihentek, szórakoztak volna a mi dolgozóink, ha módjuk lett volna hozzá, ha a fényes üdülőhelyekre beengedték volna őket. Ha ma körülnézünk a Balatonon, a Mátra gyönyörű hegyvidékein és országunk sok más helyén, mindenütt vidáman üdülő férfiakat és nőket látunk. Munkában élenjáró vasutasok nyaralnak külföldön, üdülnek Gulyatetőn dolgozó vasutasok csónakjainak vitorlált fújja a balatoni szél. A vasutas dolgozók azzal hálálják meg népi államunk gondoskodását, megbecsülését, hogy minden erejükkel és képességükkel segítik nagy nemzeti feladatunkat, az őszi forgalom lebonyolítását, küzdenek a szállítási feladatok gyors és biztos végrehajtásáért. Képeink (sorrendben) a hatvani új bölcsődét, a balatonfüredi szívkúraházat, a balatonfenyvesi és a mátraházi üdülőket mutatják.



(Kovács István rajzai.)

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317. 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 29. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JÚLIUS 17.



Tőkés Klára és Gurszkij Lujza, a budapesti Lokomotív tagjai már a középdöntőben küzdenek az 1954. évi országos női egyéni sakkbajnokságban. (Kovács Géza felv.)

Vasutasaink hősies harca az árvízzel



Az ország népe aggódó figyelemmel kíséri a Duna áradását. A Dunántúlról aggasztó hírek érkeznek.

A vasutas dolgozók hősies erőfeszítései nyomán már a veszély első óráiban megindultak a kővel, földdel megrakott irányvonatok az árral veszélyeztetett vidékek felé. A győri, komáromi, szőnyi vasutasok önfeláldozása az erő és fegyelmezettség mintaképét tanúsítja ezekben a napokban. Ott harcolnak a töltésen a rákosrendezői és szegedi műszaki tiszti tanfolyam hallgatói, a budapesti előmunkás tanfolyam növendékei. Csütörtökön hét különvonat szállította az ország minden tájáról a pályamunkások ezreit a Dunántúlra.

Csütörtökön délután aggasztó hírek keltek szárnyra az éter hullámain. Hédervártól 28 km-re Ásványráró községnél, mintegy 30 m-es szakaszon átszakította a Duna a gátat. Győr is veszélyben van. Budapestről 800 vasutas indult el Győrbe, hogy a külső városrészben töltést emelve, segítsék megvédeni Győr városát az árvíztől.



Az Országos Árvízvédelmi Kormánybiztos utasítására a Szigetközben s a Duna partján több falut kellett kiüríteni. A falvak lakosságát, az ingóságok elszállítását gyors kocsikiállítással, messzemenően segítik a vasutasok.

Komáromban a vasutasok néphadseregünk harcosaival és a helyi gyárak dolgozóival közösen küzdenek a személy- és rendezőpályaudvar, valamint a hegyeshalmi fővonal biztosításáért. Kocsis József pályamester a 6-os toronynál irányítja a munkát. A pályamester tapasztalt ügyességgel, igazi parancsnok módjára áll helyt éjjel-nappal a gáton. A szőnyi kanyarban a vasúti töltés mentén az éjszaka folyamán 600 méter töltés készült. Soha ilyen gyorsasággal nem jött segítség Budapestről, mint ezekben az órákban. Este 20 órakor telefonon kértek Szőnyből 1000 homokzsákot a Vasúti Főosztálytól és éjfélre már ezekből a homokzsákokból emeltek torlaszt a Dunán. A vasutasok mellett küzdött Kerekes elvtárs tanácselnök vezetésével a falu fiataljaiból álló DISZ-brigád is.

Váradi Ferenc vonatvezető hosszú túlsúlyos szerelvényt továbbított Komáromba. Fáradtak voltak a szolgálat után és másnapra szabadnapot kaptak. De nem pihentek. Csákánnyal, lapáttal vonultak ki a töltésre. Senki sem kérte őket erre, de ők enélkül is tudták, mit kíván tőlük a haza, a vasutasbecsület.



Csütörtökön este 6 órakor izgatott vasutas keresi a komáromi állomásfőnököt. *Sisak József* ügyeletes vezénylőtiszt azt jelenti, hogy a kisrampán a csatornafedeleket áttöri a víz és ez súlyos veszélyt rejteget. *Denk Dezső* állomásfőnök azonnal utasítást ad, hogy homokzsákokkal tömjék el a csatornanyílásokat. A 6 szakosztály Komáromban tartózkodó bizottsága intézkedik, hogy még az éjszaka folyamán 80 kocsi föld érkezzék.

A menetirányító is rendelkezik:

„21 órakor indul az első 20 kocsiból álló szerelvény és a negyedik anyagvonat legkésőbb éjfél után 2 órára Komáromban lesz."

Az árvízvédelmi munkákból becsülettel kiveszik részüket a forgalmi dolgozók. Amikor Komáromba híre jött, hogy Mosonban a Budapestről kirendelt teherautóknak kifogyott a benzinük, nem sokat tépelődtek. Jól tudták, hogy ezekben a pillanatokban három falu sorsa függ a benzintől. A budapesti igazgatóság jóváhagyásával Komáromból 1 tartálykocsi benzint még a gyorsvonat előtt elküldtek Mosonba.

Hatalmas gépek, dömperek, földgyaluk dübörögnek a Dunaparton. A MÁV Építési Géptelep és a MÁV Épületszerelő Vállalat gépeivel építik, magasítják a töltést. A Budapest felé vezető országúton hosszú teherautóoszlopokkal találkozunk. Szállítják az acélt, fát, követ, a partra. Jönnek Budapestről a MÁV Autófuvarozási Vállalat többtonnás teherautói, jönnek az ország minden részéből a fiatalok, hogy a gépek segítségével megfékezzék a hömpölygő áradatot.

★

A veszély óráiban a vasutas dolgozók ezrével jelentkeztek az elhárítási és mentési munkálatokra. Lapzárta után érkezett jelentés szerint az *Északi Járműjavítóból*, a *Landler Művekből*, a *Vasúti Főosztályról*, de csaknem valamennyi vasúti üzemből, szolgálati helyről sokszázan siettek szombaton és vasárnap a veszélyeztetett területekre.

Vasutasok a MEZŐGAZDASÁG FEJLESZTÉSÉÉRT

– AZ ALGYŐI TANGAZDASÁGBAN –

Az algyői *Tangazdaság* irodájában találkoztam *Hámori Mátyás* főagronómussal. Megfontolt, középkorú ember. Az a típus, aki nehezen lelkesedik és ritkán dicsér. S most mégis — amikor a vasutasokra terelődik a szó — kérdezés nélkül is lelkesen beszél. Szavai nyomán szinte látom a hatalmas gazdaságot, a 300 holdas kertészetet, az óriás dinnyeföldet, a zöldelő bab bokrait, a ringó búzatáblákat, mindazt, ami terem ezen a közel 1400 holdon. A dinnyeföldeken, a bab bokrai között egyelnek, gyomlálnak, kapálnak a vasutasok. A kéz, amelyik évek óta ceruzát szorongat, most kapát fogott. A *szegedi igazgatóság* 57 adminisztratív dolgozója a párt hívó szavára két hétig közvetlenül is segítette a növényápolási munkákat.

Közülük számosan nem igen ismerték a mezőgazdaságot, s amikor először mentek a földekre, a gazdaság dolgozói közül többen kételkedtek munkájuk eredményességében. Akkor még nem gondolták, hogy ezek az elvtársak képesek lesznek 129 százalékos átlagteljesítményre, sőt szóletnek olyan eredmények is, mint amit elért a *Fuzák*-brigád: 150.8 százalék. a petrezselyem gyomlálásánál.

Az algyői *Tangazdaság* dolgozói néhány nap után megismerték *Totka, Vitay, Fuzák* elvtárs nevét. Megszerették *Malzik* elvtársat, *Farmosi Lídiát, Nagy Istvánt* és a többieket: *Tusz Gábort, Farkas Zoltánt, Kelemen Istvánt, Doba Györgynét, Csányi Erzsébetet*. . ki győzné felsorolni mind az 57 nevet?

Kétheti munkájuk eredménye, hogy *Algyőn* is megvalósuljon a dolgozó parasztok között szárnyrakapott jelszó: *„Aratásig tiszta földeket!"*

Az agronómus elmosolyodik. Cigarettára gyújt, aztán folytatja. — Vasutasok segítették át gazdaságunkat a legnagyobb nehézségen, a növényápoláson. Nekik köszönhetjük, hogy nyugodtan foghatunk hozzá az aratáshoz. Megszerettük a vasutas dolgozókat. Talán, bizonyságképpen csak ennyit: *alig akartuk őket elengedni, s amikor mégis a búcsúra került a sor, dolgozóink ajándékokkal kedveskedtek.*

A vasutasok és a gazdaság dolgozói között munkaközben, de főleg munka után, a szabadidőben meleg barátság szövődött. Esténként daloltak, táncoltak, kisebb csoportokban beszélgettek, a munkáról, a mezőgazdaságot segítő párthatározatról, s ezzel is a munkásparaszt szövetséget erősítették.

A MOZDONYOK SEREGSZEMLÉJE

Az ország területén legjobban karbantartott mozdonyok seregszemléjére kedden délben került sor a Hámán Kató fűtőházban. Valamennyi vasútigazgatóság elküldte a legjobban karbantartott és legtisztább mozdonyát a Hámán Kató fűtőházba, hogy ott egy szakértő bizottság előtt döntsék el, melyik az a mozdony, mely jogosan érdemli meg *„az ország legjobban karbantartott gépének"* büszke címét.

A bizottság döntése alapján első helyezést a dombóvári fűtőház 424.058-as számú gépe nyerte el. A mozdonybrigád tagjai *Pintér II. József* és *Bogdán Gyula* mozdonyvezetők valamint *Tóth II. Lajos, Tóth III. Lajos, Ivancsics László* és *Vasser Gyula* fűtők. A második helyezést a debreceni fűtőház 424.121-es mozdonya nyerte el. A harmadik, negyedik, ötödik helyre a ferencvárosi, a Hámán Kató és a celldömölki fűtőház került.

Varga Jenő elvtárs, a közlekedés- és postaügyi minisztérium I. Vasúti Főosztály gépészeti szakosztály helyettes vezetője nyujtotta át a díjat nyert mozdonyok brigádjainak a pénzjutalmat. Beszédében hangsúlyozta: — A jó mozdonykarbantartás egyik legfontosabb eszköze annak, hogy az őszi forgalmat a vasutas dolgozók sikeresen lebonyolíthassák.

A mintegy negyed évvel ezelőtt lezajlott mozdonykarbantartási verseny győztese, *Bezzeg József* elvtárs, a Hámán Kató fűtőház mozdonyvezetője, versenyre hívta a győztes dombóváriakat. A jó mozdonykarbantartáson kívül versenybe szólította őket a szántakarékosság, a túlsúlyos vonatok továbbítása és a mozdony futáskilométer számának minél nagyobb növelése érdekében. A győztesek elfogadták a versenykihívást, amelyhez a második helyezést elért debreceniek is bejelentették csatlakozásukat.



Varga Jenő elvtárs (háttal) szakosztályvezető-helyettes átadja a jutalmat a legtisztább mozdony brigádjának. (Kovács Géza felv.)

A kongresszus határozatainak megvalósításáért

A DISZ központi vezetősége vándorzászlajának nyertese a Debreceni Járműjavító ÜV DISZ-szervezete

A DISZ központi vezetőség vándorzászlajának elnyeréséért versengő vasutas DISZ-szervezetek nagyszerű eredményeket értek el. Mind több DISZ-szervezet vált a termelés rohamcsapatává, az első féléves tervek teljesítésének élharcosává.

A nemes vetélkedésben a Debreceni Járműjavító ÜV DISZ-szervezete nyerte el a DISZ központi vezetőség vörös vándorzászlaját, melyet július 16-án adtak át ünnepélyesen. Az üzem fiataljai kiváló termelési eredményeket értek el. Az ifjúmunkások 92.5 százaléka vesz részt a szocialista munkaversenyben. Az ifjúsági brigádok átlagteljesítménye 140 százalék. A munkával együtt jelentősen megjavult az alapszervezetek szervezeti élete, a diszisták élenjárnak a tisztasági és energiatakarékossági mozgalomban is.

A vörös vándorzászlóért folyo küzdelemben a második helyet a dombóvári fűtőház DISZ-szervezete foglalja el. Az itt dolgozó fiatalok élenjárnak a túlsúlyos vonatok továbbításában és valamennyi dolgozónak példát mutatnak az akadályok legyőzésében. Az egy főre eső napi túlsúlytovábbítás a DISZ-fiatalok között 1440 tonna.

A versengés harmadik helyezettje a Nyugati-pályaudvar DISZ-szervezete. A fiatalok a darabáru továbbítása terén tűntek ki elsősorban. De igen sokat tettek a kulturált utazás érdekében és a tisztasági mozgalomban is. A mezőgazdaságot segítő partonáló mozgalomban a Nyugati-pályaudvar diszesei több mint 50 darab gépalkatrészt készítettek el.

A verseny során figyelemreméltó eredményeket értek el Várpalota állomás, Békéscsaba fűtőház, Északi Járműjavító és a miskolci fűtőház DISZ szervezetei. A második és harmadik helyezett oklevél-jutalomban részesül.

A jelenlegi feladatok jó elvégzése erősíti a felkészülést az őszi forgalomra

A legújabb munkaeredmények, a teljesítmények emelkedése arról beszél, hogy *Kisujszállás állomás* dolgozóinak vasutasnapi és alkotmányünnepi versenye már túljutott a kezdeti szakaszon. De így is kell ennek lenni, hiszen a gabonaszállítások, a gyümölcs, a zöldségfélék mennyisége minden nap növekedik. *A jelenlegi feladatok pontos, jó elvégzésével önmagukat is erősítik a kisujszállási vasutasok, hogy majd még jobban meg tudjanak felelni az őszi forgalom erőpróbájának.*

Lévai Zoltán vezető raktárnok 125 százalékos átlagos eredménye, *Szepeshelyi Miklós* forgalmi szolgálattevő és brigádja 114.8, *Mészáros István* vonatvezető 100.4 százalékos teljesítménye már mind ennek az élő versenynek a bizonyítéka.

Külön meg kell emlékezni a távirdaellenőrség dolgozóiról, akik *Kovács Lajos* elvtárs vezetésével a kedvezőtlen időjárás okozta károk gyors helyreállítása mellett is 113 százalékos teljesítményt értek el. A távközlőberendezés dolgozói tervszerű megelőző karbantartással biztosítják, hogy az őszi forgalom idejére ne legyen semmi zavar a berendezéseknél.

A szállítmányokkal való jó együttműködést igen nagymértékben segíti elő *Márton Endre* elvtárs, árupenztáros, aki a szolgálati időn túl is a fuvarozató felek rendelkezésére áll, szakmai tanáccsal segíti szállítási problémáik megoldását.

Hunya László leveléből.

★

A IX. vasútüzemi értekezlet világosan megszabta a járműjavítóüzemek feladatát is. Kötelességünk,

becsületbeli ügyünk, hogy már az őszi forgalmat megelőzően elkészítsük

a megfelelő mennyiségű mozdonyt és teherkocsit, és hogy olyan mozdonyokat, kocsikat adjunk a nagy forgalomnak, amelyeket nem kell majd javítás miatt leállítani.

A *Miskolci Járműjavító ÜV* dolgozói a vasutasnap és az alkotmány ünnepének munkasikereivel akarnak eleget tenni ennek a kötelezettségüknek. A vállalások ezért ennek a jelszónak a jegyében születtek meg:

„Első a minőség!"

Az üzem dolgozói eddig összesen 823.000 forint értékű felajánlást tettek. A mozdonyosztály vállalásai között szerepel, hogy a vasutasnap tiszteletére 50 százalékra, az alkotmány ünnepére 100 százalékra végzik el terven felül egy mozdony nagyjavítását.

Berzi Béla leveléből.

Őszi forgalmi értekezleteket tartanak igazgatóságaink



A IX. országos vasútüzemi értekezlet megszabta feladatainkat az őszi forgalomban. Az értekezlet határozatát most az egyes igazgatóságok külön-külön megbeszélik. Képünk a budapesti MÁV Igazgatóság területi vasútüzemi értekezletén készült. Tatabánya-felső p. u. állomásfőnöke, Porkoláb Tivadar elvtárs a szénmedence vasutasainak munkájáról beszél, arról, hogy miként segítik az őszi szállítási feladatok lebonyolítását, hogyan készülnek fel a vasutasok nagy nemzeti feladatára. (Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Az udvarias, szolgálatkész magatartás — fokozza a vasutasok iránti megbecsülést

Tizenöt pénztárnál adják a jegyeket és mégis hosszú sor áll. A váróterem zsúfolásig telve, bőrönd bőrönd mellett, szinte nincs egyetlen nyugodt sarka sem az egész felvételi épületnek. A váróteremben hatalmas zsongás: egy anya tanácsokat ad üdülőbe induló fiának — aki. először utazik egyedül. Amott a férj búcsúzik feleségétől és gyermekétől — ők is üdülni mennek. De ki tudná megszámolni hányan indulnak ezekben a percekben?... Naponta sokezer embert továbbítanak a Déli-pályaudvarról induló vonatok az ország legnagyobb üdülési központjához, a Balatonhoz.

Az üdülők többsége, a Déli-pályaudvaron kezdi jól megérdemelt szabadságának első napját és ideérkezik az utolsó napon is. Sokszor a pályaudvar vasutasain múlik, hogy jókedvű, derüs-e az első nap és elégedett-e az utolsó, amely aztán másnap a munkán is meglátszik. A dolgozók javarésze egy esztendőben kétszer ül vonatra: amikor szabadságra megy — s amikor szabadságról jön! Ez nagy felelősséget ró az itt dolgozókra. A vasutasokról alkotott vélemények — amelyek így egy esztendőre alakulnak ki — néhány óra alatt születnek. Tudják-e ezt a Déli-pályaudvar dolgozói? Gondoltak-e már arra, hogy augusztus 8-án valahol, a vasutasnapot hirdető plakát előtt megáll egy anya és eszébe jut: Milyen kedves volt az a kalauz, aki felsegített gyermekemmel a vonatra!... Vagy esetleg — éppen ő miatta — elborul az arca, kellemetlen emlékei támadnak...

Tudják. S ez elsősorban a pártszervezet érdeme. A pártszervezet fő feladatának tekinti — ha nem is látja el hiánytalanul — a kulturált utazás politikai munkájának biztosítását. Ezt mutatja az is, hogy számosan tettek a párt aktivistáinak javaslatára a kulturált utazással kapcsolatos vasutasnapi felajánlásokat. Az aktívák, elsősorban a népnevelők erről beszélgetnek a dolgozókkal munkaközben, szabadidőben. Magyarázzák a menetrendszerinti közlekedés fontosságát, a felvilágosító szolgálat jelentőségét, beszélgetnek az udvariasságról, a tisztaságról és mindarról, amely szorosan összefügg a vasutasok előtt álló feladatokkal és a kulturált utazással.

Az egységes pártvezetőség még a nagy nyári forgalom előtt a vezetőségi ülés napirendjére tűzte a kulturált utazás feladatait. Megvitatták az állomásfőnök ezzel kapcsolatos beszámolóját, meghallgatták a szolgálati vezetők véleményét és mindezt figyelembe véve indították meg a munkát. Elsősorban megerősítették a népnevelő hálózatot, hogy legyen minden munkaterületen, aki ismerteti a párt politikáját. Rendszeressé tették a népnevelő értekezleteket is. Igen helyesen szolgálati áganként külön tartják a népnevelők megbeszéléseit, hisz más a feladatuk a vonatkísérőknek, más a pénztárosoknak vagy a takarítónőknek, még akkor is, ha valamennyiök együttes munkája érhet el csak eredményt a kulturált utazás terén.

E munkának meg is van a látszata. A dolgozók többsége udvariasan, messzemenően figyelembevéve az utazók érdekeit, látja el feladatát. Gondoskodnak az utasokról és ami nem kevésbbé fontos, nevelik az utasokat. Ez pedig nem könnyű feladat. Az utas gyakran türelmetlen, ideges — és a vasutasnak mégis nyugodtnak kell maradnia. Türelmesen magyarázni a vonatindulást, az érkezést választ adni a legkülönbözőbb kérdésekre, és ha szükséges, le kell szelnie az utas jogtalan követelését is.

Egyik este kisgyermekes anya maradt a gyermekváróteremben. A kicsinyt lefektette és miután több utazó nem volt a váróteremben, maga is le akart feküdni az egyik gyerekágyba. A szolgálatot teljesítő elvtársnő udvariasan felvilágosította, hogy az ágy — a gyerekeké! Az anya haragos lett: szidta a vasutat, bürokráciát emlegetett, amiért ő nem feküdhetett az üres ágyba. De özvegy *Gál Istvánné* nem vesztette el nyugalmát. Megmagyarázta, hogy idő előtt tönkremennének a gyermekágyak a felnőttek súlyától — és legközelebb, hasonló esetben, talán éppen a veszekedő asszony gyermekének kellene ölben aludnia. Az anya elhallgatott, aztán csendesen leült a padra...

S hány hasonló eset történik naponta? *Szabó Gyula* oktató tiszt éppen akkor ment el egyik szakasz ablaka előtt, amikor egy asszony papírt dobott ki onnan. *Szabó* elvtárs udvariasan felszólította: vegye fel a papírt. Az utas csodálkozó arcot vágott, majd kereken kijelentette — nem én dobtam el. Az oktatótiszt bocsánatot kért, felvette a papírt bedobta a szemétgyüjtőbe. Az asszony elpirult és *Szabó* elvtárs már jó messze járt, amikor az utas még mindig szégyenkezve nézett utána...

Egy-egy ilyen eset növeli a vasutasok iránti megbecsülést, de tükrözi a pártszervezet eredményes nevelőmunkáját is. A pártvezetőség azonban az eredmények ellenére sem elégedett munkájával. Igyekszik még jobban dolgozni. A napokban néhány népnevelő ellátogat a Kocsihivatal takarító dolgozóihoz. Elmondják majd, mennyire gátolja az állomás tisztántartását, hogy a vagonokból ovakran a vágányok közé seprik a szemetet. Biznak abban, hogy a népnevelők szavai nyomán ezen a területen is rendet teremtenek. Tervezik, hogy a közeli iskolából — melyet patronálnak is — úttörőket hívnak, akik a várótermekben csúcsforgalom idején figyelmeztetik a szemetelő utasokat: a tisztaság fél egészség. Munkatervbe veszik, hogy a kulturált utazás terén elért eredményeket és hibákat ismételten megvitatják vezetőségi értekezleten és az egész párttagsággal.

Az állomás kommunistái — különösen pártunk III. kongresszusa óta, ahol előtérbe került az emberekről való gondoskodás — szívügyüknek tekintik a kulturált utazást. Helyesen látják: minél messzemenőbben biztosítják a kulturált utazást, annál közelebb kerülnek többi feladataik jó elvégzéséhez, megjavul az egész állomás munkája.

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

A MEGÁRADT Dunát figyeli, az örjöngő vízzel harcol az ország. A vasutas fiatalok hősiesen küzdenek az árral, elsőknek jelentkeznek árvízvédelmi munkákra. Töltéseket emelnek, életet, felszerelést mentenek. Mindenütt ott vannak ahol a legfenyegetőbb a helyzet.

★

A VASUTASNAP tiszteletére terven felül 10 darab containerkocsi készítését vállalta a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV „Ságvári" ifjúsági-brigádja. A brigád minden tagja sztahanovista és átlagteljesítményük 205 százalék. Az üzem másik ifjúsági brigádja, a „Petőfi", terven felül 3 darab pályakocsi készítésére tett fogadalmat. A „Petőfi"-brigád tagjai 170 százalékos átlagteljesítményt értek el. A brigádfelajánlások mellett számos fiatal tesz önálló vállalást is. Koska Pál sztahanovista villanyhegesztő kötelezettséget vállalt, hogy a DISZ-brigádok terven felüli vállalását a hegesztési munkák elvégzésével segíti győzelemre.

★

140 ÚJ ELŐFIZETŐ rendelte meg a „Szabad Ifjúság"-ot, a DISZ központi vezetősége napilapját a budapesti igazgatóság politikai osztályához tartozó DISZ-szervezeteknél. Az új előfizetők helyesen ismerték fel, hogy munkájukat megkönnyíti, tájékozottságukat szélesíti az ifjúság lapjának rendszeres olvasása.

★

NYÁRI MEZŐGAZDASÁGI munkára 70 fiatal jelentkezett a diósgyőri pályafenntartás DISZ-szervezeténél. A lelkes fiatalok az ungvajfalusi állami gazdaságban három héten át végeztek hasznos növényápolási munkát. A brigád a munka végeztével műsoros kultúresten búcsúzott az állami gazdaság dolgozóitól, akik e rövid idő alatt is szívükbe zárták a lelkes vasutas fiatalokat.

★

TAPASZTALATCSERÉN voltak a ferencvárosi fűtőház műszaki modellezőkörének vezetői az Északi Járműjavító műszaki modellezőkörénél.

JÁRÓRBEN a második félév megkezdése után

„A második félévben letörlesztjük adósságunkat..."

Az adósság sohasem kellemes. De különösen nyugtalanító akkor, ha már lejárt a fizetés határideje.

A Landler Jenő Járműjavító kocsiosztályának dolgozói pedig ezzel a nyomasztó tudattal kezdték meg a második félévet. 404 teherkocsit *„hoztak át"* az első félév *„tartozik rovatáról"*.

— *Minden erőnkkel arra törekszünk, hogy a harmadik negyedévben nagyrészt, a negyedik negyedben pedig teljesen letörlesszük adósságunkat és emellett természetesen egészében teljesítsük második félévi tervünket* — mondják az üzemben az igazgatói szobától kezdve egészen az alváz- és a szekrénylakatos részleg csarnokáig.

A feladat nem könnyű, hiszen jól tudják a dolgozók, hogy *a második félévben az őszi forgalom előkészítése és maga az őszi forgalom legalább 20 százalékkal növeli az elvégzendő munkát.*

Az adósság csökkentésének jegyében születtek meg a vasutasnapi felajánlások is. Tíz darab teherkocsi, 10 személykocsi, 16 hűtőkocsi és 4 tartálykocsi fővizsga szerepel a *„törlesztési jegyzéken"* augusztus 8-ig, de az osztály dolgozói vállalták, hogy teljesített vasutasnapi felajánlásuk eredményeképpen már július 31-én próbavonatot indítanak.

A VII. osztály dolgozóinak munkájához a gyártási részleg igyekszik még hathatósabban hozzájárulni, különösen a raksúly-felemeléshez szükséges alkatrészek fokozottabb gyártásával. A kocsiosztály és a VIII. A. osztály *külön díszpécserszolgálatot* szervezett. A műszaki vezetés *a munkafolyamatok jobb megszervezésével* siet a dolgozók segítségére. Az alvázjavító vágányt a szekrényrészleggel szemben helyezték el, így ütemesebbé vált a kocsiadagolás.

Az osztály dolgozói munkájuk és munkakörülményeik megjavítása érdekében elsősorban azt kérik, hogy a javítandó kocsikat határidőre adják be az üzembe, mert csak így kerülhetik el a *„hónapvégi hajrát"*. Sürgősen javítsák meg a műhelycsarnok üvegtetőzetét, mert esős időben rosszabb a csarnokban dolgozni, mint a szabad ég alatt. Javítsák meg a munkahelyek padlózatát. Az *Anyagellátási Igazgatóság* tegyen erőteljesebb lépéseket az ütközőtok és ütközőrúgó hiányának megszüntetésére, de legalább csökkentésére. Végül módot kell találni arra, hogy a dolgozók mindig megkapják a nekik járó szódavízmennyiséget, mert jelenleg üveghiány miatt gyakran vannak zavarok a szódavizellátásban.

Állandóan 150 százalék felett

A *MÁV Épületszerelő és Előgyártó ÜV* dolgozói rendkívüli termelési értekezletet tartottak. Az értekezleten sok olyan vállalás született, amely már a IX. vasútüzemi értekezlet útmutatása nyomán ad új lendületet a vasutasnap és az alkotmány ünnepe tiszteletére indult versenynek. Az üzem legjobb asztalosbrigádjának tagjai — *Romek Géza* brigádvezető, *Szücs Gergely, Kiss István, Wotter Sándor, Konrád Ferenc, Zlatnik Lajos, Ader József* — vállalták, hogy *teljesítményüket állandóan 150 százalék felett tartják.* Vállalták továbbá, hogy a Gazdamozgalomban a legteljesebb mértékben felhasználják a hulladékanyagot, pontosan a rajzoknak megfelelően szabják le a felhasználandó anyagot, s a brigád még szigorúbban veszi a műszaki normák alapján megállapított anyagnormákat. A *Romek*-brigád tagjai rendkívüli termelési értekezleten versenyre hívták üzemük többi brigádját.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Új villamosított vonal a Szovjetunióban

Az omszki vasútigazgatóság *Csulimszkája—Barbinszk* közötti vonalán megindult a villamos szerelvények rendszeres közlekedése. Az első szerelvényt *Godenkov* mozdonyvezető, a Szovjetunió Legfelső Tanácsának küldötte vezette.

BOLGÁR NÉPKÖZTÁRSASÁG

Elindult az első bolgár úttörővonat

Július 5-én *„Mezdra"* állomásról elindult az első bolgár úttörővonat. A vonatot úttörők és mezdrai középiskolások vezetik, akik ebben az évben fejezték be a vasutas tanfolyamot. A bolgár úttörővasutat egyelőre hetenkint kétszer közlekedik, *Mezdra* és *Vraca* között.

ROMÁN NÉPKÖZTÁRSASÁG

Román–jugoszláv vasútügyi tárgyalások

Bukaresti jelentés közli, hogy Belgrádban román-jugoszláv vasútügyi tárgyalások kezdődtek a Román Népköztársaság és a Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság közötti átfogóbb vasúti egyezmény megkötése érdekében.

JAPÁN

Japán vasútasok békeharca a hidrogénbomba ellenes kampányban



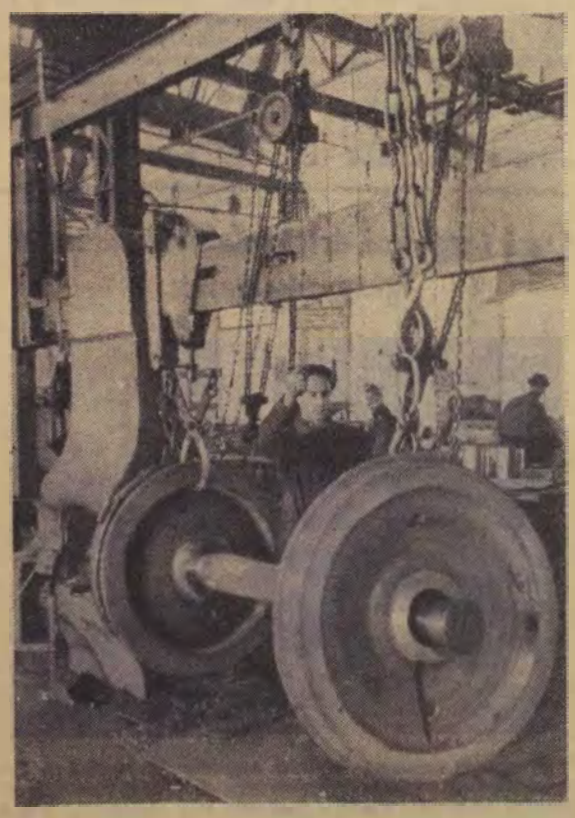
Japánban mind nagyobb méreteket ölt a dolgozók tiltakozása a hidrogénbomba ellen. A dolgozók milliói írják alá azokat a békeíveket, amelyekben követelik a tömegpusztító fegyverek betiltását. Tokióból érkezett jelentések közlik, hogy a japán nép békeharcából a vasutasok is kiveszik a részüket. *Kioto, Oszaka* és *Kobe* térségében egy magánvasúti társaság dolgozói a szakszervezet kezdeményezésére *több mint százezer aláírást gyüjtöttek az atom- és hidrogénbomba ellen.* A vasutasok békegyüléseket tartanak, amelyeken hangsúlyozzák, hogy *az amerikai hidrogénbomba-kísérletek óta az emberiség legfontosabb feladata a béke megvédése.*

EGYESÜLT ÁLLAMOK

Mi áll az amerikai közvélemény érdeklődésének előterében

Az amerikai vasutasság lapja, a *„Trainman News"* a *Gallup* közvéleménykutató intézet legutóbbi megállapításaival foglalkozik, amely szerint *az amerikai közvéleményt jelenleg a munkanélküliség kérdése aggasztja a legjobban.* Az idén márciusban tartott kutatás alkalmával a munkanélküliség kérdése még a harmadik helyen szerepelt, most már az első helyre került. A munkanélküliség nagymérvű az amerikai vasutasok körében is — írja a lap. — Márciusban *118.000 vasutas állott munka nélkül,* Kanadában a tavaly még alkalmazásban volt mozdonyvezetők és fűtők 13 százaléka esett ki a munkából. Amerikában szokásos, hogy munkanélküliség idején a mozdonyvezetőket mozdonyfűtői beosztásba helyezik át. Jellemző, hogy *egyre több mozdonyvezető teljesít fűtői szolgálatot.* Az amerikai vasutas lap a vasutasok közvéleményének adott hangot, amikor nemrégiben első oldalán, nagybetűkkel a következőket írta: *„A munkanélküliség növekszik, de Ike* (Eisenhower „becéző" neve) *nem csinál semmit!"*

A KIROV JÁRMŰJAVÍTÓBAN



A Szovjetunió Észak-Oszetin Autonóm Szovjet Szocialista Köztársaságban korszerűen felszerelt járműjavító üzemet létesítettek. Képünk a Kirov nevét viselő vasúti főműhely kerékeszterga és sajtoló részlegét mutatja be. (A. Cseprunov felv.)

Fémből készült új vasúti kocsi

A Szovjetunió Dzauzsikau városában, a hatalmas kiterjedésű járműjavítóban megkezdték a fémből készült vasúti kocsik gyártását. Képünkön az egyik kocsi szerelési munkálatait látjuk. (A. Cseprunov felv.)

A nép bíróságának kemény ítélete a dézsmáló vasutasok felett



Lapunkban annakidején hírt adtunk arról, hogy *Záhony* állomáson lelepleztek egy vasutasokból álló vagonfosztogató bandát. A bűnszövetkezet tagjainak ügyét három napon át tárgyalta most a *nyíregyházi megyei bíróság Tóth Béla tanácsa* a helyszínen, *Záhony* állomás kultúrtermében.

Záhony az eltelt évek folyamán új nevet kapott — „*kincseskapu*". Találó név... a *Szovjetunió* felmérhetetlen baráti segítségének az a része, amely vagonokban, gépekben, rakományokban is lemérhető, itt kerül magyar területre. Minden egyes vagon egy-egy tégla népjólétünk szakadatlanul emelkedő épületén. És a fontos „*téglákból*" loptak lelkiismeretlenül, előre megfontolt szándékkal a vádlottak padjár. ülő vasutasok, megszégyenítve az egyenruha becsületét.

Az ügyész *23 vasutas ellen emelt vádat társadalmi tulajdon ellen elkövetett lopás büntette miatt.* A sorozatosan ellopott áruk értéke 130.000 forint. A *Lipök Károly, Simon* Gyula és *Czető* János vezette tolvajbanda ennyivel károsította meg vasutastársait és az egész dolgozó népet. Ez az összeg *több, mint 121 vasutas zubbony ára!*

A dézsmálásokba beszervezték nemvasutas dolgozókat is, akik résztvettek az áruk „tekete" áron való értékesítésében. A vádlottak most a nép bírósága előtt felelnek tetteikért. Ügyük fontos tanulságul szolgál: *nem lehet büntetlenül megrabolni népünket, szégyent hozni a becsülettől övezett egyenruhára.*

Az ügyész beszédében többek között kifejtette, hogy súlyosbító körülménynek tartja a hosszú időn át történő folytatólagosságot, valamint azt, hogy a cselekmények alkalmasak lehettek volna a *Szovjetunióval* folytatott kereskedelembe vetett bizalom megingatására. Ugyanakkor enyhítő körülménynek találta *Lipök* Károly, *Simon* Gyula és *Czető* János beismerő vallomását, a vádlottak családos állapotát és legtöbbjüknél a büntetlen előéletet.

A védőbeszédek elhangzása után késő délután a zsúfolásig megtöltött kultúrteremben került sor az ítéletek kihirdetésére. Ennek során a *megyei bíróság*

Lipök Károly

tolatásvezetőt 5 év, 6 hónapi börtönbüntetésre és 3 évre közügyektől való eltiltásra,

Simon Gyula

tolatásvezetőt 6 évi börtönre és 3 évre közügyektől való eltiltásra.

Czető János

kocsirendezőt 5 és fél évi börtönre, 3 évre közügyektől eltiltásra, valamint kegyelem folytán elengedett 2 évi börtönbüntetésének letöltésére, a többi vádlottat pedig 5 hónaptól 4 évig terjedő börtönbüntetésre ítélte.

Az ítéletek sulyosak, de igazságosak. Tanulságul szolgál mindazoknak, akik becsületes munka helyett a dolgozók kárára akarnak élni, akik gátolják népünk jólétének emelését. De ugyanakkor arra is figyelmeztet a vagonfosztogatók bűnügye, hogy fokozzuk éberségünket, nagyobb körültekintéssel végezzük munkánkat, hogy csírájában lelepleződhessünk a dolgozó nép vagyonának fosztogatóit.

„Bemutatjuk a bürokráciát"

— A vasutas szakszervezet és a „Szocialista Vasutért" kiállításán —

A kép, amely a belépőt fogadja, szimbólikus. A pályán egy hatalmas mozdony vesztegel, hosszú kocsisorral, mintha valamely természeti akadály tartóztatta volna fel futásában. A kép előterében láthatjuk is ezt a „természeti akadályt": a vágányok között rendithetetlenül és elmozdithatatlanul áll a bürokrata hivatalnok íróasztala, amelyről már lefordul az akták tömege, „*elönti*" a vágányokat, mint az árvíz szennyes hullámai. A jelkép mögött nagy adag igazság van. A vasút feladatainak teljesítését, a vasút egész fejlődését torpantja meg a bürokrácia. A vasutas szakszervezet és a „*Szocialista Vasutért*" szerkesztőségének együttesen rendezett bürokráciaellenes kiállítása ezt az akadályt igyekszik elmozditani segíteni a vasút útjából.



A kiállításra érkezők nagy figyelemmel szemlélik a szatira és a karikatura torztükrében bemutatott vasuti bürokráciát.

(Kovács Géza felv.)

— Az új szakasz politikájából adódó feladatok jóval nagyobb követelményeket támasztanak a vasúttal és a vasutas dolgozókkal szemben — mondotta a kiállítás megnyitásán *Gróf József* elvtárs, a szakszervezet titkára. — Ezek a követelmények nem valósithatók meg a vasút ügyintézésének egyszerűbbé és olcsóbbá tétele nélkül. Feladatunk, hogy a dolgozó tömegek bevonásával leküzdjük a még meglévő bürokratikus intézkedéseket. A szakmai vezetőknek tanulmányozniok kell, nem lenne-e eredményesebb, ha kevesebb rendeletet adnának ki, ha több időt fordítanának a kiadott rendeletek végrehajtásának ellenőrzésére és kevesebb időt a rendeletek gyártására. A kiállításnak az a célja, hogy megindítsa az alulról jövő bírálat hatalmas hullámát a bürokrácia ellen, s a kiállítás megtekintői mérlegelés tárgyává tegyék saját munkájukat, elgondolkozzanak azon, hogyan lehet egyszerűbbé, olcsóbbá tenni az ügyintézést, hogyan lehet a legjobban, leggyorsabban elintézni a vasutas dolgozókat érintő egyes problémákat.

A vasutas szakszervezet és a „*Szocialista Vasutért*" szerkesztőségének bürokráciaellenes kiállítása három helyiségre való anyagot gyüjtött össze — ötletes, megmosolyogtató és elgondolkoztató „tárgyi bizonyitékokat", találó karikatúrákat a vasúti bürokrácia „adattárához". A budapesti igazgatóság kétmilliókilencezernyolcszáztizenegy példányban (naponta több mint öt és félezer rendeletpéldány!) kiadott rendeletétől kezdve az igazgatóság „aktatemetőjén" keresztül, a félkiló bognárszeg kivételezéséhez szükséges 65 számjeggyel és négy aláírással ellátott „anyagkeretutalványig" a bürokrácia megnyilvánulásának számtalan válfaját állitja elénk ez a kiállítás, amely természetesen nem feledkezik meg — nem is feledkezhet meg — a bürokrácia legbűnösebb formájáról, arról, amely a kormányprogramm megvalósítását, az emberről való gondoskodást fullasztaná poros aktákba — ha engednénk.

„Ha e kiállítás haragra lobbant, cselekedetre készlet a bürokrácia ellen, akkor munkánk nem volt hiábavaló" — ezzel a felirattal búcsúzik a kiállítás a látogatótól. És minél több látogató mosolyogja és gondolkozza végig a kiállítást, minél több javaslat, vélemény sorakozik majd a látogatási könyv lapjain, annál több eredménnyel biztat a harc a bürokrácia ellen.

A kiállítás a *Vasutasok Szakszervezete Központi Zeneiskolájának* helyiségeiben (Budapest, VI., Rózsa Ferenc-utca 67. szám) dijtalanul tekinthető meg augusztus 1-ig naponta, vasárnap is, reggel 9 órától este 8 óráig, azután országos körútra indul.

Jászberényi vasutasok között

Hatalmas gabonatáblák között közeledünk a Jászság „fővárosa" felé, de a gabonaföldeken túl már valóságos iparváros arca tárul elénk. Fejlődő mezőgazdaság — növekvő ipar: ez a két tény szab irányt a jászberényi vasutasok munkájának is.

Az állomás megtízszereződött forgalmát csak azzal a valósággá vált jelszóval lehet biztosítani, amelyet a jászberényi vasutasok is maguk elé tűztek: *„A legjobb együttműködést a szállitató, lekkel!"* Két példa erre: a legnagyobb üzem, a 62/3 Építőipari Vállalat átlagosan 2,6—3 óra alatt rakja ki kocsijait. A másik példa: az állomás vezetősége személyesen is utánajárt, hogy a város hét termelőszövetkezeti csoportja telefont kapjon, mert így gyorsabb az előértesítés.

Termelési értekezlet — az önköltségcsökkentés jegyében

Az állomás második félévi első termelési értekezletének gerince az önköltségcsökkentés kérdése volt. *Vass Pál* elvtárs, állomásfőnök ismertette a kongresszusi beszámoló idevonatkozó részét, valamint a „*Szocialista vasutért*" szerkesztőségének felhívását. Elmondta, hogy a forgalmi szolgálatnál sok lehetőség van a takarékosságra, az önköltség csökkentésére. *Forgó István* elvtárs, szolgálatvezető váltóőr szólt hozzá először.

— Elvtársak — mondotta — ma akkor takarékoskodunk legjobban a népgazdaságnak, ha óvjuk értékeit. Gondoljuk meg, egyetlen kisebb balesetnél is milyen hatalmas értékek mennek kárba. Az utasításszerinti szolgálat véd bennünket a balesetek ellen és védi a népvagyont Nekem régi elvem, hogy *„a lezárási táblázat nem tévedhet"*. Az éber, fegyelmezett, utasításszerinti szolgálat, a legpontosabb ellenőrzés a balesetnélküli közlekedésnek, lelkiismeretünk nyugalmának az alapja.

A váltőőr és váltókezelő elvtársak közül sokan felszólaltak ezután, például *Puskás János* jelvényes sztahanovista váltókezelő megfogadta, hogy munkamódszerét még alaposabban adja át, *Nyeste István* váltókezelő kérte, hogy a forgalmi szolgálattevők részletesebben és minden esetben tájékoztassák a teendőkről az állomás külső dolgozóit. A váltókezelő elvtársaktól nem akartak elmaradni az állomás többi dolgozói sem, felmérték, hogy saját munkaterületükön mit tehetnek a takarékosságért. A raktári dolgozók a gyüjtőkocsik gyors kezelésére, a romló áruk azonnali szállítására tettek felajánlást, a forgalmi szolgálattevők pedig a menetrendszerinti közlekedés megjavítását segítik elő.

„A magunk erejéből."

Ez a termelési értekezlet is, amelyen teljes számmal vettek részt az állomás dolgozói, mutatta, hogy a jászberényi vasutasok szívesen vannak együtt, szeretik alaposan megbeszélni egymással a teendőket. De az együttartozás érzése, a közösségi szellem nemcsak munkájukat, hanem szórakozásukat is áthatja. Nem volt helyiségük, ahol összejöhettek volna, építettek.

— A magunk erejéből...: — mondják büszkén az új kultúrhelyiség falai között. A 62/3 Építőipari Vállalat dolgozói — s ez is a jó együttműködést bizonyítja — szívesen adtak szakmai tanácsokat az átalakítási munkához, a szakszervezet pedig a berendezéshez nyujtott anyagi segítséget. És mióta megvan a kultúrhelyiség, egyetlen este sem tátong üresen, már a családtagok is szívesen eljönnek, s nem egyszer tánc kezdődik az új zenegép muzsikájára.

Az új otthon a kultúrmunkába is friss vért öntött. A vasutasok kultúrgárdáját a városban is ismerik s a közeli jövőben ismét két alkalom lesz rá, hogy még jobban megismerjék. Az első gabonaszállítmány ünnepélyes útnakindításánál és a vasutasnapon a kultúrcsoport ad majd műsort.

Igy élnek, munkaszeretetükben lelkesen, szórakozásaikban vidáman a jászberényi vasutasok. S példájuk azt is mutatja, hogy e kettő mennyire összefügg egymással.

Kitüntetett ÉLENJÁRÓ DOLGOZÓINK

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusa tiszteletére indult szocialista munkaversenyben kiváló munkát végzett dolgozókat — köztük 15 vasutast — kormánykitüntetésben részesített. A kitüntetéseket a mult héten az Országházban Dobi István, az Elnöki Tanács elnöke adta át. Beszédében a többi között hangsúlyozta:

— *A most kitüntetett elvtársakat arra kérem, legyenek továbbra is munkahelyükön a termelés fokozásának, a minőség javításának, a selejt kiküszöbölésének, az önköltség csökkentésének, a szocialista iparositás és közlekedés elért eredményei megszilárditásának, a népjólét emelése és a szocialista épités e fontos, mellőzhetetlen feltételei megteremtésének élharcosai. Adják át jólbevált munkamódszereiket minél több dolgozótársuknak, hogy a ma még elmaradók egyre jobban felzárkózzanak az élenjárók színvonalához, hogy egyre szélesebbé váljon a népjólétért, a szocializmus épitéséért legjobban dolgozók és legtöbbet nyujtók tábora.*

A „MUNKA VÖRÖS ZÁSZLÓ ÉRDEMREND" kitüntetést kapta: *Bánlaki István*, a miskolci személypályaudvar állomásfőnöke.

A „MUNKA ÉRDEMREND" kitüntetést kapták: *Horváth József*, a MÁV miskolci rendezőpályaudvar dolgozója és *Turnai Lajos*, a miskolci vasútigazgatóság vezetője.

A „SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM" kitüntetésben részesültek: *Dékány Tiborné*, MÁV tiszt, *Székely János*, főmozdonyvezető, *Pincsák István*, MÁV munkavezető.

A „MUNKA ÉRDEMÉREM" kitüntetést kapták: *Makó Imre*, MÁV főintéző, *Gomány Béla*, a MÁV miskolci fűtőház pártbizottságának titkára, *Darvassy Ambrus*, MÁV műszaki főtanácsos, *Fehér János*, MÁV intéző, *Szendrey Frigyes*, a miskolci személypályaudvar ÜB-elnöke, *Dudás Lajos*, MÁV távirda szakmester, *Langár Mária*, MÁV-vezetőpénztáros, *Szárnyasi Gyula*, MÁV felügyelő, a miskolci vasútigazgatóság politikai osztályának vezetője és *Tóth József*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője.

DOLGOZÓINK érdekében

Biztositsuk az utasó- és fordulósszolgálatot teljesitő dolgozók pihenőnapját

A vasutas dolgozók jogai állandóan gyarapodnak a Munka Törvénykönyvében lefektetett pontok alapján. Ezt bizonyítja a többi között az utazó és fordulószolgálatban foglalkoztatott, valamint az állandó nappalos dolgozók munkaszüneti napon végzett munkájának elszámolásával kapcsolatban nemrég kiadott rendelet is.

A *Hivatalos Lap* 24. számában megjelent rendelet felelősségteljesebb munkát ró az üzemi bizottságokra, de felelősséget jelent a szolgálati vezetőknek is. A szolgálati vezetők tanulmányozzák át a rendeletet, mert csak annak helyes értelmezése teszi lehetővé, hogy a gyakorlatban jól alkalmazzák. *Az üzemi bizottságok a bizalmiak útján magyarázzák meg a dolgozóknak a rendelet értelmét, mert ha a dolgozók előtt valami nem világos, akkor sok vitára adhat okot.*

A rendelet előírja, hogy *az utazószolgálatot teljesitő dolgozók heti pihenőnapját előre ki kell jelölni.* A pihenőnap kijelölésénél a dolgozók véleményét figyelembe kell venni. Ez azt jelenti, hogy a szolgálati érdeket a dolgozók kívánságával összehangolva, végezzük a pihenőnap kiadását. Ezért minden hónapban előre meg kell határozni, hogy a dolgozó mikor vegye ki a pihenőnapot és ezt tudomására kell adni.

Az üzemi bizottság elsőrendű kötelessége ezzel a kérdéssel foglalkozni. Ahol a szolgálati vezető hanyagul kezeli a dolgozók szabadidejének biztosítását, ott az üzemi bizottság nyomatékosan figyelmeztesse a rendelet betartására.

Segíteni kell a dolgozókat, hogy pihenőnapjukon családjuk körében lehessenek, hogy kulturált életet tudjanak élni, hogy szolgálatba pihenten és frissen jelentkezzenek.

Az üzemi bizottságok lépjenek fel azokkal szemben, akik az előre elkészitett pihenőnapi tervet indokolatlanul megváltoztatják. Ha mégis szükséges, hogy az előre meghatározott pihenőnapon a dolgozó munkát végezzen, akkor két héten belül egy másik napot kell számára kijelölni, amit előre közölni kell vele. *Ha nem tudnak neki pihenőnapot biztositani, akkor az eredetileg kijelölt heti pihenőnapon végzett munkát 100 százalékos pótlékkal kell kifizetni.*

Ehhez tudni kell, hogy ha például egy mozdonyvezető munkaideje 210 óra, az egy munkanapra eső idő pedig 8 óra és munkaszüneti napon a dolgozó nem végez munkát, akkor havi munkaideje egy napra eső részét, tehát 8 órát munkavégzés nélkül kell elszámolni. De ha a dolgozó munkaszüneti napon munkát végez — feltételezve, hogy 12 órát dolgozik — részére a munkaszüneti napra járó béren felül az aznap végzett munkáért járó bért külön el kell számolni. *Tehát összesen 8+12, összesen 20 órát kell neki kifizetni.*

Az üzemi bizottságok a rendelet ilyen értelmezése alapján ellenőrizzék, hogy helyesen számfejtik-e a dolgozók bérét és küzdjenek az esetleges hibák ellen.

A rendelet előírja, hogy a jövőben az egy napra eső munkaidő megállapításánál a havi munkaidőt nem a naptári napok számával, hanem a tárgyhónap munkanapjaival kell osztani.

A szolgálati vezetőket felelősségteljes feladat elé állítja ez a rendelet, hogy a heti pihenőnapokat tervszerűen osszák be és csak indokolt esetben rendeljék ki a dolgozót pihenőnapon munkára. Ezért fontos a munka jobb megszervezése, a béralappal való helyes gazdálkodás figyelembevétele. Ennek megvalósításában a szolgálati vezetők támaszkodjanak az üzemi bizottságokra, kérjék segítségüket és a felmerült problémákat közösen beszéljék meg.

Térfelvigyázók — fontos őrhelyen



A térfelvigyázók rendkivül fontos őrhelyen dolgoznak. Munkájuktól nagymértékben függ az, hogy az állomások hogyan teljesitik kocsitartózkodási tervüket, milyen eredményeket érnek el a fajlagos kocsimozgatásnál. A folyamatos elegyáramlás biztositása is egyrészt az ő kezükbe van letéve, nem is szólva arról, hogy éber szolgálattételükkel hathatósan közreműködnek a balesetmentes szolgálatellátásért, a kocsisérülések ellen. Képünkön Tóth V. József elvtársat látjuk, a miskolci rendezőpályaudvar példamutató térfelvigyázóját rendelkezésadás közben.

(Kovács Géza felv.)

Vasúti jegycsalót ítélt el a bíróság

Az utóbbi időben gyakran előfordult, hogy utasok jegy nélkül szálltak fel a vonatra. *Losó Mária* Uri község, Fő-utca 316. szám alatti lakos több izben szándékosan utazott a vasúton jegy nélkül. Ezzel a MÁV-nak 625.60 forint kárt okozott.

A monori járásbíróság *Losó Máriát* a társadalmi tulajdon sérelmére folytatólagosan elkövetett csalás bűntettéért 3 hónapi börtönbüntetésre ítélte és egyidejűleg kártérítésre kötelezte.

Takarékoskodjunk ÉSZSZERŰEN

A szegedi *Felépítményi Vasanyagjavító ÜV* dolgozói — határidő előtt tíz nappal, 110 százalékos tervteljesítéssel fejezték be az első félévi tervüket. A harmadik negyedév első napjaiban is megmutatták már, hogy még inkább takarékos, jó munkára törekednek. A vállalat dolgozói a második negyedévben *10 százalékos csökkentést értek el a rezsiórák számánál és ugyancsak 10 százalékos megtakarítást tudtak felmutatni az anyagfelhasználásnál.*

A dolgozók néhány nappal ezelőtt, a *„Szocialista vasutért"* szerkesztőségének felhívása után, összaktívaértekezleten tárgyalták, *hogyan takarékoskodhatnának még eredményesebben a második félévben.* Az értekezleten megállapították, hogy *az utóbbi időben nem fordítottak elég gondot a vételezésnél az anyagmennyiségre.* Elhatározták: a jövőben *előre kiszámítják, hogy egy-egy munka elvégzéséhez mennyi anyagot kell vételezniök és a munka befejezése után a legkisebb mennyiségű megmaradt anyagot is visszaadják a raktárnak.* Jól tudják dolgozóink: az észszerű takarékosság nem megy a minőség rovására, de a kettő együtt segíti a kormányprogramm végrehajtását, pártunk kongresszusi határozatait megvalósítani és nem kis mértékben az őszi szállítások zavartalan lebonyolítását!

KATONA LAJOS
tudósító

Hulladék-mintaterem az anyagtakarékosság szolgálatában

Az önköltség csökkentésének számos lehetősége között is fontos helyen áll a hulladék- és az ócska anyag felhasználása, amely lehetővé teszi a jó minőség fenntartása mellett az anyagköltség lényeges leszorítását. Üzemeinkben éppen ezért egyre szélesedik a *Gazda-mozgalom*, mind több, eddig eldobott nyersanyagból készítenek minőségileg is kifogástalan alkatrészt, készárut. A saját hulladékanyag gazdaságos felhasználására azonban nem minden üzemen belül van meg a lehetőség. Ezért nagyjelentőségű a napokban megnyílt *„Hulladék-mintaterem"*.

A kiállítás biztosítja, hogy a különböző közlekedési vállalatok megismerjék egymás hulladéknyersanyagát és így tágabb lehetőség nyíljék azok leggazdaságosabb felhasználására. *A mintateremben máris többfajta vas-, acél-, fa-, textil-, műanyagmintát lehet fellelni.* A mintákon feltüntették, milyen mennyiség áll belőle rendelkezésre, mennyi az ára és melyik vállalatnál vásárolható meg.

Az anyagbeszerzők és a *Gazda*-mozgalomban részvevő újítók között hamarosan nagy népszerűségre tesz majd szert ez a hasznos intézmény. Segítségével *lényegesen egyszerűbbé válik a hiányanyagok pótlása, valamint a hulladékok értékesítése.*

Gödöllő állomás ELSŐ sztahanovistái

Jelentős esemény történt *Gödöllő* állomás életében a legutóbbi termelési értekezleten. Ekkor adományozták a kitüntető sztahanovista címet a *Hajdu*-brigád öt tagjának, *Gódor Ferenc és Könczöl Sándor* szolgálatvezető váltóőrnek, *Gyenes Benedek, Fődi Lajos* és *Gregus Albert* beosztott váltóőröknek. Ők öten az állomás első sztahanovistái. A sztahanovista címet a májusban és a kongresszusi műszakban elért kiváló eredményeik alapján kapták meg.

Az állomás globális eredményei: vonatforgalmi terv 99 százalék, menetrendszerinti indítás 103, kocsitartózkodás 111, kocsimozgatás 115, rakodási idő 141, kocsikihasználás 102 százalék.

Gödöllő állomás dolgozói most azon fáradoznak, hogy félévi tervüket túlteljesítsék.

Hasznos József
levelező

Gál József birkózó világbajnok írja:



Cegléden általában valamennyi sportág nehézségekkel küzd, ezúttal azonban csak a birkózósport nehéz helyzetét szeretném ismertetni.

Ceglédi évtizedek óta egyik vidéki központja a birkózósportnak és jelenleg is egyike a legkitűnőbb gárdával rendelkező sportköröknek. A *Ceglédi Lokomotívban* versenyez *Soltész László* főiskolai világbajnok, *Kenéz Béla, Reznák László, Balla István, Fábry Tivadar* többszörös válogatott versenyző, aztán e sorok írója, *aki 1950-ben Stockholmban világbajnokságot nyert.* Kívülünk néhány nagyon tehetséges ifjúsági birkózó is itt nőtt fel. Két évtizeden keresztül a *Vigadó* volt a birkózók tanyája és amikor a háború során összebombázott *Vigadót* fel kellett építeni, mi, ceglédi birkózók, szabadidőnk felhasználásával teremtettük újjá sportotthonunkat.

A mult év ősze óta azonban ismét otthon nélkül vagyunk. Az történt ugyanis, hogy a város vezetősége a *Vigadót* a *Mélyépítő Gépjavító Vállalatnak* adta oda, s az új gazda első intézkedése az volt, hogy bennünket onnan kitessékelt, arra hivatkozva, hogy különböző átalakításokat kell elvégezni az épületen. A tatarozási munkák után évi 18.000 forint bért kértek tőlünk a heti háromszori edzésért és néhány mérkőzés megrendezéséért. De mindezeken kívül annyi megkötöttséget szabtak, hogy a terem bérlése lehetetlenné vált.

Nyolc hónap óta nincs edzőtermünk, birkózósportunk visszaesett és ennek az állapotnak a következménye az is, hogy legutóbb el kellett halasztani a sportköri *Béke Kupa* csapatbajnokság mérkőzéseit.

Arra kérem az illetékeseket, hogy mentsék meg a ceglédi birkózást, segítsék újra otthonhoz a *Ceglédi Lokomotívot*, hogy zavartalanul folyhasson a sportolók nevelése, amely eddig is annyi válogatott birkózót adott a magyar sportnak.

Fiatalok, jelentkezzetek REPÜLŐNEK!



Állandó látogatója vagyok a MÁV Repülő Szervezet klubjának és a farkashegyi repülőtérnek. Rendszeresen figyelem azt a gondos nevelőmunkát, amelyben gyermekeinket ott részesítik. Csak elismeréssel tudok nyilatkozni azért hogy fiamat az iskola mellett segítették olyan emberré formálni, aki az életben biztosan meg tudja majd állni a helyét. Az eltelt négy év alatt fiam fokozatosan fejlődött, megszerezte a repülői vizsgák „D" fokozatát és ezzel az ezüstkoszorús jelvényt. A példás nevelőmunka eredményeképpen ma már ő is mint segédoktató igyekszik nevelni a többi fiatalokat.

Helyesen tettem, amikor nem akadályoztam meg, hogy fiam szabadidejében a repüléssel foglalkozzék. A MÁV Repülő Szervezetben minden tekintetben helyes nevelést kapott, testileg és szellemileg jól fejlődött, egészséges embert neveltek belőle.

Kérem a vasutas szülőket, ne idegenkedjenek attól, hogy gyermekeik a repülősportot válasszák.

Sinka László
MÁV-oktatótiszt

A kultúrált utazásért



Az államvasutak egyre több gondot fordít a kultúrált utazás megteremtésére. Egyre több és több állomáson rendeznek be például kultúrvárótermeket, ahol a dolgozók a vonat indulásáig szórakozással, pihenéssel, olvasással tölthetik idejüket. Képünk Budapest—Déli-pályaudvar kultúrvárótermének egyik részét mutatja be, a várakozás idejét kellemesen töltő utasokkal. (Kovács Géza felv.)

Úttörő vasutasok között — ZENEKARI PRÓBÁN



Próbál az úttörő-vasutaszenckar. Sándor János karmester a kis fúvósokkal foglalkozik. (Kovács G. felv.)

A *„Szabad szél"* című operett melódiáit halljuk. Fúvósok szólaltatják meg. Próbán vagyunk, az Úttörővasút zenekaránál. Eddig még keveset szerepelt nyilvánosság előtt, de ezután mind többet halljuk majd, mert most már egy esztendeje működik, tudása kifejlődött, bátran a közönség elé léphet.

Amikor kitavaszodott, a városi próbateremből a *Hüvösvölgybe* helyezték át a próbákat. Hüvösvölgy lakói és a hegyek kirándulói közül minden próba alkalmával többszázan gyönyörködnek a kis úttörő vasutasok játékában.

Karmesterük *Sándor János* ismert zeneművész, hegedűtanár, ért a gyerekek nyelvén. Jókedvvel, türelemmel foglalkozik kis tanítványaival. Átadjuk neki a szót, hogy beszéljen a zenekar megalakulásáról, jelenéről, terveiről.

— Az elmult év júliusában alakult meg a zenekar, és azt hiszem, hogy egy év alatt értünk már el eredményeket — mondja. — A zenekar tagjai általános iskolás tanulók, mégpedig jótanulók, mert nálunk csak azok muzsikálhatnak, akik a tankönyvet is eredményesen forgatják. Az együttes 54 főből áll. A fele lány. Megmondom őszintén, eredetileg úgy terveztem, hogy csak fiúkból állítjuk össze a zenekart. De hamarosan beláttam, hogy *tévedtem.* A lányok nemcsak helytállnak, hanem mondhatom: ízlésben, zenei érzékben, komolyságban felülmulják a fiúkat. Itt van például *Bényei* Ibolya pajtás, zenekarunk szóló-kürtöse, aki mint úttörővasutas is a legjobbak közé tartozik és nemrégen *kitüntetést kapott.* Sajnos tőle és több más 14 éves pajtástól most meg kell válnunk, mert elvégezték az általános iskola VIII. osztályát és felsőbb iskolába mennek.

— Vigasztalásunkra szolgál azonban, hogy a kisebbek is kitesznek magukért. Jó példa erre a 11 esztendős *Papp* Gábor, aki a trombitaszólókat fújja nagy kedvvel.

— Ami terveinket illeti: a pajtások szeretnének már egyszer mozgalmi és szakvonali vezetők előtt játszani, megmutatni, mit tanultak egy év alatt. A szakszervezet törődik velünk. A pajtások nagyon örültek annak, amikor a közelmultban *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke Romániából zenei anyagot hozott nekik. A kottákat átdolgoztam a zenekar számára és ezt próbáljuk most.

Nagy lelkesedéssel készülnek a pajtások az üzemi hangversenyekre. Szívesen játszanak felnőtt vasutasok előtt. Budapest-Keleti pályaudvaron alakult egy fúvós zenekar, úgy tudjuk azonban, hogy még nem ismerték fel: a nőknek is ott a helyük a zenekarban. Nos, a mi gyerekeink példát akarnak mutatni. Be akarják bizonyítani a felnőttek előtt, hogy a lányok is tudják kezelni a fuvolát, klarinétot.

A szülői munkaközösségek megkedvelték a kis zenekart. Nem egy meghívást kaptunk már tőlük és a multkor szülői munkaközösségi rendezésben, egy bölcsőde javára hangversenyeztünk.

Nyárra több meghívásunk van. *Pécs* város tanácsa szabadtéri hangversenyre hívott meg bennünket és elmegyünk Sztálinvárosba is. Végül pedig az is a nyári programmunkhoz tartozik, hogy *a pajtások szorgalmuk jutalmául két hétig a Mátrában táboroznak.*

A próba végighallgatása után nyugodtan elmondhatjuk: *nagy eredmény ennek a zenekarnak megalakulása és működése.* Ez a zenekar valódi fúvószenekar, az összes fúvószólamokkal. A pajtások több indulót tudnak már, és ezeket tisztán, biztosan játszák. Műsoruk további alakulása attól függ, milyen nekikvaló fúvószenekari anyagot kapnak. Mindenesetre mai műsoruk is elég gazdag már ahhoz, hogy bemutassák felnőtt vasutastársaiknak.

S. V.

KÖNYVESPOLC

B. A. Dlugacs: Vasútállomások berendezései és munkájuk megszervezése

A felszabadulás utáni műszaki könyvkiadásunk egész sor értékes művel alapozta meg az új magyar vasuti szakirodalmat. Ma már nincs a vasut üzemének olyan ágazata, amely ne kapott volna segítséget részben magyar szerzők értékes műveinek megjelentetése, részben pedig az élenjáró szovjet vasuti szakirodalom műveinek magyar nyelvű kiadása révén.

Meg kell azonban állapítanunk, hogy szakirodalmunk fejlődése nem volt mindenben arányos. Mutatja ezt az a körülmény is, hogy a forgalmi szolgálat — a legutóbbi időkig — alig kapott segítséget szakkönyvkiadásunktól. A megjelent néhány brosura mellett teljességgel hiányzott olyan alapvető mű, amely a többezer állomásunkon foglalkoztatott több tízezer forgalmi dolgozónk számára kézikönyvül szolgálhatna.

Éppen ezért különös örömmel kell üdvözölnünk B. A. Dlugacs most magyar nyelven kiadott, a Szovjetunióban tankönyvül használt munkáját, amely az első, a forgalmi dolgozók számára írt, alapvető jelentőségű magyarnyelvű szakkönyv (Közlekedési Kiadó, 1954, 388 old., 214. ábra, ára kve 80.— Ft.)

A könyv az állomások berendezéséről és munkájuk megszervezéséről szól. Az állomások a vasutüzem döntően fontos egységei: itt összpontosul a vasuti berendezések és a személyzet nagy része, itt érintkeznek az utasok és a fuvaroztatók a vasúttal, itt zajlik le a forgalmi, kereskedelmi és vontatási műveletek túlnyomó része. Az állomási munka fontosságát bizonyítja, hogy a Szovjetunióban a kocsiforduló-idő 70 százaléka az állomásokon való tartózkodásra esik. Az állomási munkák tervszerű és gazdaságos megszervezése tehát döntően befolyásolja az egész vasútüzem munkájának eredményességét, a közlekedés pontosságát, biztonságát, a munka termelékenységét és a szállítás önköltségét.

Teljesen indokolt tehát, hogy B. A. Dlugacs műve részletesen, elemző módon ismerteti az állomások valamennyi típusának: a középállomásoknak, a rendelkező állomásoknak, a rendezőpályaudvaroknak, a teher- és személypályaudvaroknak berendezéseit és munkáját, éspedig nemcsak a szorosan vett forgalmi dolgozók munkáját, hanem a kereskedelmi, vontatási és műszaki kocsiszolgálati dolgozókét is. Bemutatja és műveleti grafikonokban feldolgozza az összes előforduló állomási munkafolyamatokat, alapot adva ezzel az egységes technológia bevezetéséhez és a forgalmi munka normalizálásához. A könyv külön fejezetekben foglalkozik a vasuti csomópontokkal és az állomások átbocsátóképességének számításával. A mű befejező részei a munka megszervezésével, bérezésével, a gazdasági és pénzügyekkel, valamint az állomási munka nyilvántartásával és elemzésével foglalkoznak.

B. A. Dlugacs munkája tehát olyan mű, amely valóban régi és nagy hiányt pótol. Példát mutat és közvetlen segítséget ad a forgalmi szolgálat korszerűbbé tételéhez, a szovjet forgalmi dolgozók haladó munkamódszereinek elsajátításához és rendkívüli értékű segédeszközt jelent elsősorban az állomásvezetők, forgalmi szolgálattevők, tolatásvezetők, stb. kiképzéséhez és továbbképzéséhez is.

A könyvet a kiadó igen gondos fordításban, szép kivitelben, magyarázó lábjegyzetekkel jelentette meg — a maga részéről is igyekezvén hozzájárulni ahhoz, hogy B. A. Dlugacs könyve a magyar vasuti dolgozók egyik legjobban becsült, maradandó értékű szakkönyve legyen.

Útközben

Rosszul totózott

A zárfékező a vonat végének parancsnoka. Állomáson ott kell állnia a vonat végénél és vigyáznia kell arra, hogy vonatát nem veszélyezteti-e valami. *Havasi István* zárfékező Cegléd állomáson nem így tett. Míg állt a vonata, ő bezárkózott a bódéba és szorgalmasan totózott. Rosszul totózott! Arra számított, hogy válogatott csapatunk győz a döntőben és hogy az ő utasításellenes magatartását nem veszik észre...



Kívülről tudja

Ságí Gyula veszprémkülsői mozdonyvezető a 7274-es számú tehervonatot továbbította. Az egyik állomáson ellenőrök jöttek és kérték a menetrendkönyvét. A mozdony vezető kijelentette: — *Nekem nincs menetrendkönyvem, de ha volna, sem használnám.*



— *Miért nem használná, talán kívülről tudja?* — kérdezték az ellenőrök.

A választ mi adjuk meg: Kívülről tudja, hogy úgysem tartja be a menetrendet.

A lovagias ember

Galgamácsa felől Vácrátót felé bejárt egy vágánygépkocsi. A 2-es őrháznál megállt és a forgalmista engedélye és menesztése nélkül elment Váchartyánra. Megkérdezték *Kreidl Pál* váltóőrt, hogy történt ez? Így felelt: — *Mindig így csináljuk, nem akarjuk zavarni a forgalmistát.*



(Pusztai Pál rajza)

Milyen lovagias ember ez a váltóőr! Még a balesetet kockázatát is vállalja, csak ne kelljen zavarnia a forgalmistát. Csak a középkorban voltak ilyen lovagias emberek, de akkor még nem volt vasút.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztalin-út 63 sz. — Telefon: 228—995 428—317 428—332 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomda vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 30. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JÚLIUS 24.

„KATONÁINKKAL karöltve, a legveszélyesebb helyeken...“

AZ ÁRVÍZVÉDELMI MUNKÁK DERÉKHADA...

Napok óta folyik a hősies küzdelem a megáradt Dunával. A folyó, mely évek óta méltóságteljesen hömpölyög medrében felbecsülhetetlen hasznot hajtva országunknak — most tajtékzik, rombolásra tör. Rázúdult egyes termékeny vidékekre, házakat dönt romba, szilajul ostromolja a gátakat, hogy még fékevesztettebben pusztíthasson.

De bármily haragosan nekivadult is a folyam, alulmarad a küzdelemben. Népünk egysége, munkásosztályunk, dolgozó parasztságunk, néphadseregünk katonái erősebbek az árnál. Fáradhatatlanul erősítik a gátakat, mentik a termést, dolgoznak éjjel és nappal. Élükön a kommunisták állnak, az első sorokban a kommunisták küzdenek.

A párt szólította gátra a nemzetet, a párt szavára mozdult meg az ország, hogy a nép erejét tartsa pajzsként az áradat elé. Ezt a népet — mely így egységesen, ennyire egyemberként szállt szembe a vésszel — a párt nevelte s a kommunisták vezetik. Büszkék vagyunk a gátakon küzdőkre, köztük vasutas hőseinkre, a kommunistákra és pártonkívüliekre, akik álmatlanságtól égő szemekkel, fáradtan és mégis fáradhatalanul 48 és 72 órák.t dolgoztak, hogy útját állják a katasztrófának.

„A soktízezres munkáshadseregnek — állapította meg az Árvízvédelmi Kormánybiztosság jelentése — *egyik nagyszerű osztaga a Magyar Államvasutak pályafenntartási részlege. Mintegy 5000 vasúti pályamunkás szakértelemmel párosult lankadatlan szorgalommal a leginkább veszélyeztetett pontokon küzd az árvíz pusztításai ellen.“ „Elismerés és dicséret illeti meg* — szól a budapesti árvízvédelmi bizottság köszönete — *derék rendőreinket s a vasút pályaépítő munkásait, akik itt is, mint a Duna egyéb szakaszain sok helyen az árvízvédelmi munkák derékhadát képezik.“*

Az ország minden veszélyeztetett pontjáról névtelen vasutas hősök tetteiről érkezik a hír. Győr városi pártbizottsága így ír róluk: *„Győr MDP városi bizottsága dicséretét fejezi ki az összes vasutas dolgozók iránt, akik katonáinkkal karöltve a legveszélyesebb helyeken, Győr környékén, éjjel-nappal, fáradságot nem ismerve önfeláldozó, hősies, emberfeletti munkát végeztek az árvíznél!... Vasutas dolgozóink bebizonyították, hogy méltók a vasutasbecsületre, a közeledő vasutasnap megünneplésére.“*

Samíg a gátakon küzdenek a kommunista *Vargyasi Andorok, Ozabiner Gyulák,* a DISZ-es *Veres Bélák* s az idős *Revák Gyulák,* addig a munka frontjain is hősök születtek, akik termelésükkel fejezik ki: együttéreznek az árvíz ellen harcolókkal. *Kovács III. József* kommunista fűtő négy napot töltött egyfolytában tengelyen — anyagvonatokat továbbított az árvízveszélyeztette helyekre. *Csókás János* és *Lehotai István* Bátaszék fűtőházhoz tartozó mozdonyvezetők, kétnapos út után még önként vállalták egy fontos exkavátorokkal megrakott vonat azonnali továbbítását. A ferencvárosi pályaudvaron amíg a házeltolást végző munkások a gátakon voltak, az irodai dolgozók sikeresen helyére tolták a harmadik házat. És szerte az országból érkeztek a hasonló hírek. Két-három pályamunkás megsokszorozott erővel több ember munkáját végzi, hogy ne legyen fennakadás a forgalomban és társaik nyugodtan dolgozhassanak az árvíznél. Várpalotán fogadalmat tettek a vasutasok, hogy a péti gyártelep most különösen nélkülözhetetlen gyártmányait azonnal továbbítják... s lehetne még sokáig idézni, végehossza se lenne a példáknak.

Népünk szilárd egységének, vasutasaink öntudatának lett nagyszerű bizonysága az árvízvédelem minden napja. A Dunamentén napok alatt emelt gátak a párt nevelte vasutasok hazafiságának váltak jelképévé.

De a néppel való egybeforrottságukat tükrözik az otthonmaradottak megmozdulása is. Széles tömegmozgalom kezdődött vasutasaink között az árvízpusztította országrészek megsegítésére. A Miskolci Járműjavító VI. osztályának dolgozói egynapi fizetésüket, Pécsbánya-rendező vasutasai havi fizetésük két százalékát, a MÁV Magasépítő ÜV központjának alkalmazottai egyhavi békekölcsönnek megfelelő összeggel siettek testvéreik segítésére. A Landler Jenő Járműjavító dolgozói hat gyermek ellátásával, a Budapest Róka- és Hunyadi János-utcai MÁV építkezés dolgozói egy családiház helyreállításával, mások kutak tisztításával s más egyéb módon vállalták a bajbajutottak segítését. De ha minden név, minden adat itt állna, akkor több ujságnyi papír sem lenne elegendő a felsorolásra.

Az országot elemi csapás érte. S vasutasaink szocialista hazafiasságukról tettek nagyszerű tanuságot: ki a gátakon, ki a munkahelyen — s mindannyian a gyűjtőíveknél. Felismerték, hogy aki ma segíteni akar — az segíthet pénzzel, áldozatvállalással, munkával. S elsősorban munkával! Az őszi forgalom előkészítő feladatai egyre több munkát rónak ránk, s most ezt még tetőzi az árvízpusztította területekre indított vonatszerelvények hosszú sora. De nem lesz fennakadás! Ahogy a gátakon, éppúgy a munka frontján is ott leszünk az első sorokban, újabb bizonyságát adva a vasutasbecsületnek, hazaszeretetünknek!

A kommunistákkal az élen mindenütt helytállnak vasutasaink

Hazánk földjét árvíz pusztítja. A dunamenti városok, falvak lakossága néphadseregünk egységeivel és vasutas munkáscsapatokkal közösen, magas gátakat emel, hogy megfékezzék a romboló árt.

A rádió a felsődunai szakasz apadásáról számol be, de Bölcskén, Madocsán még további emelkedést várnak a gátak védől. A 4500 lakosú Bölcske község mellett húzódik a védőgát. A szeszélyes víz hol itt, hol ott lazítja, vájja a töltést, egyszer itt, másszor három kilométerrel odébb nedvesedik át a föld. Ilyenkor gátszakadástól kell tartani.

Az éjszakák a legveszélyesebbek — mondja *Fülöp Géza* pályamester, mert a sötétben nem vehetjük észre, hol ázott át a töltés, hová kell gyorsan új védőgátat építeni.

Farkas őrnagy elvtárs, a néphadsereg egyik alakulatának parancsnoka is a gáton van. Elismerően, szeretettel beszél a vasutasok munkájáról. Pályamunkásaink nagy megbecsülésnek örvendenek a néphadsereg harcosai körében. A legveszélyesebb szakaszon ők dolgoznak.

Az egyik „S“-kanyart, ahol leggyorsabban hömpölyög a Duna és a legjobban lazul a gát, vasutas-kanyarnak nevezték el. A környék lakossága már ezen a néven emlegeti a kiserdőt, vasutasaink hősi helytállásának, ragyogó áldozatkészségének színhelyét.

Az árvízvédelmi munkákban mindenütt a kommunisták járnak az élen. A népnevelők megmagyarázták a pályamunkásoknak: ha nem tartunk ki, ha feladjuk ezt a szakaszt, nemcsak a vasutasbecsületen esik csorba, hanem többezer ember otthonát önti el a víz és végigszánt a pusztító ár fél-Dunántúlon, egész Bajáig.

Szegedről, Pécsről, Simontornyáról a veszély hírére idesereglett vasutas pályamunkások megértették a párt hívó szavát. Legtöbben aratási szabadságon voltak, sokan csak félig arattak le.

Az én búzámat a család is learatja, de ha én nem segítek a Dunaparton, akkor ott az árvíz fog aratni — így gondolkozott *Bognár István, Gulyás Ferenc,* és haladéktalanul jelentkeztek a mentési munkákhoz.

A munkák kezdete óta éjjel nappal vállvetve harcolnak vasutasaink a honvédség alakulataival. Kitűnő az összhang közöttük. A vasutas pályamunkások szaktudását néphadseregünk korszerű technikai felkészültségével párosítják. Ez olyan erő, melyen nem képes áttörni a Duna hömpölygő árja!

Hősi eposzt írhatnánk vasutasaink nagyszerű helytállásáról, szilárdságáról. A pincehelyi és szakályhőgyészi pályamunkás brigádok, *Dávid Gyula* vezetésével éjszaka, térdigérő iszapban dolgoztak az egyik szivárgásnál. Hétfőn a kecskeméti vasutasok 60 főnyi brigádja 200 köbméter földmunkát végzett el.

Sorolni lehetne tovább is az eredményeket, de a számok helyett mindennél többet jelent: *a vasutasok szilárdan tartják az első és második számú védőgátat!*

Messze a bölcskei határtól dolgozik *Szabó István* pályamester vezetésével a második számú védőgáton a nagydorogi pályamunkások csapata.

— Méterről méterre harcolunk az árral — mondotta *Ács* elvtárs. — Egyik oldalon mi vagyunk, vasutasok, korszerű gépekkel felszerelve, másik oldalon a romboló víz. Tegnap reggel egész éjszakai megfeszített harc után néhany hold termőföldet kénytelenek voltunk feladni. De nem csüggedtünk. Pihenés nélkül dolgoztunk tovább és a délelőtt folyamán új gátat építettünk.

Vasutasaink nem nézték tétlenül, hogy a községet hátbatámadja az ár. Sikerült megállítani a hömpölygő víztömeget.

Madocsa és Kömlőd között a *Gulyás* pályafenntartási brigád szádfalakkal, erős cölöpökkel zárja el a víz útját. Itt dolgoznak a pályaőri tanfolyam hallgatói is. Ezek a fiatalok *Bökő Imre* pályamester brigádjával egy tízezer hold kiterjedésű termőföld határán vontak gátat. A négy kilométer hosszú töltésszakaszon négy hatalmas szállító-szkréper dolgozik. Mielőtt ideérkeztek, a a fiatalok egyik közeli konzervgyárnál dolgoztak. Ott egy csőáteresztő reteszeltek el, mert a víz elöntéssel fenyegette a gyárat. Két nappal ezelőtt sikerült megmenteniök a gyárat, most bíznak benne, hogy sikerül megmenteni a tízezer hold termőföldet is.

Legyen bármilyen erős is a Duna árja, a kommunistákkal az élen mindenütt helytállnak a vasutasok! Ha lepadt a víz, a gátakon küzdő hős pályamunkások visszamennek a vasúti töltésre, hogy a közelgő őszi forgalom megindulása előtt ott vívják meg csatájukat a vasutasok közös, nagy próbatételének sikeréért.



Az árvíztől beázott telefon- és táviróvonalak pótlására mozgó rádióállomás segíti a vasúti forgalom biztonságos lebonyolítását.

(Németh Gyula felv.)

KÉPRIPORT VASUTASAINK HŐSI HARCÁRÓL AZ ÁRVÍZ ELLEN



A bölcskei termőföldeket védik a néphadsereg harcosaival vállvetve dereksvasutasaink. Képünkön a simontornyai vasutasok egy csoportját látjuk gátépítés közben.

(Edőcs János felvétele)

★ ★ ★



A komáromi vasutasok a vízdaru melletti feltörést szigetelik el.

★ ★ ★



Derék váltóőreink igen nehéz körülmények között biztosítják a feltörő talajvíz elboritotta területet, a vonatok forgalomiztos be- és kihaladását.

★ ★ ★



A komáromi fűtőházban a mozdonyok helyét a betört víz foglalja el.

★ ★ ★



A Duna mentén sok helyen találkozunk ilyen helyzettel, de a vasutasdolgozók hősi erofeszítéssel küzdik le a szennyes ár romboló dühét.

(Németh Gyula felvételei)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A rákosi fűtőház pártszervezete készül az őszi csúcsforgalomra

A naptár még júliust mutat, de a járműjavítókban, a fűtőházi fiókműhelyekben már „őszi" a hangulat. Ezeken a helyeken most dől el az őszi forgalom *első szakasza.* A feladat nem könnyű: *két hónap alatt úgy kell megjavítanunk mozdony- és kocsiparkunkat* — szabta meg a IX. vasútüzemi értekezlet — *hogy az őszi forgalom idején egy se kerüljön javítás alá.*

Rákos fűtőház mozdonyjavító fiókműhelyében is ez a cél, az őszi forgalom sikere fűti a dolgozókat. Az elmult hónapban még „adósok" voltak. Elmaradtak egy 404-es sorozatú mozdony hathavi időszakos vizsgálatával, de a vasútüzemi értekezlet után szilárd elhatározás született: behozzuk a lemaradást. És most már azt jelenthetik: nemcsak pótoltuk, hanem még előre is hoztunk két hathavi időszakos és egy részlegvizsgát október és november hónapról. Ezzel a tettükkel végrehajtják a vasútüzemi értekezlet határozatának azt a pontját, amely kimondotta, hogy a mozdonyok időszakos vizsgálatát az őszi forgalom előtt el kell végezni.

A műhelyben fokozott gonddal ügyelnek az önköltségre és a minőségre. Az elmult időkben még egyszer-egyszer előfordult rossz tömítés, megtörtént, hogy a javítás után átfujt a lefuvató váltó, nem mindig törődtek a gazdasággosággal. Azóta azonban sok minden történt. Lássuk csak sorjában,

Legfőbb követelmény — a minőség

A mozdonyjavítórészleg munkáját napirendre tűzte a pártvezetőség. A pártirodában kezdődött a tanácskozás — abban a helyiségben, ahol évek során számtalan kezdeményezés született, meganny hősi harcnak vetették meg az alapjait. Ott volt a fűtőházfőnök *Dadai* elvtárs és a mozdonyjavítórészleg művezetője, *Simon* elvtárs is. Az őszi forgalom *Rákos-fűtőházra* háruló feladatairól beszéltek: *a Józsefvárosban, Kőbányán, Rákoson* dolgozó tartalékokról, a körvasúti forda- és vonalimozdonyok állapotáról, az önköltségről és a minőségről. Egyszóval a kongresszus szabta feladatokról. A minőségről különösen sok szó esett, *hisz olyan mozdonyokat kell adni a forgalomnak, amelyek javítás nélkül, többterheléssel is végigharcolják az őszi forgalmat.* A minőség a kommunistákon, és a fiatalok munkáján dől el — állapították meg. S éppen a fiatalokkal bajok voltak a fűtőházban: elsősorban hiányos szakképzettségük miatt. — Több felelősségteljes munkát kell rájukbízni — mondották az elvtársak. És pár nap mulva megalakult az első mozdonyjavító ifibrigád, *Isaszegi* elvtárs vezetésével.

Egymásután kapták a nehéznél-nehezebb feladatokat — s a fiatalok helytálltak. *Isaszegi* elvtárs, meg brigádjának a legjobbjai éberen vigyáztak a minőségre. Felülvizsgálták a munkát és nem volt „kegyelem". Csak minőségi munka mehetett ki a kezük alól. A siker láttán az „öregek" is megfiatalodtak, ők is alakítottak brigádot, s megkezdődött az „öregek" és fiatalok közötti vetélkedés. Az irányítást a mozdonyműhely pártcsoportja vette a kezébe: *Simon, Klavicska, Szerető, Sápi,* meg a többi kommunista. Pártcsoportértekezleten megvitatták a hibákat — aztán mindegyikük népnevelő lett. Ebédszünetben, munkaközben beszélgettek a dolgozókkal. Nem mondtak hangzatos szavakat, inkább tanácsokat adtak — évek során összegyült szakmai tapasztalataik *„kincsesládáját"* nyitották meg a siker érdekében. Eredménye: behozták a lemaradást, sikerre viszik a vasútüzemi értekezlet határozatát.

A pártvezetőség ezekben a hetekben minden munkáját egy szempont figyelembevételével végzi: segíti-e, előreviszi-e az őszi forgalom ügyét? Eddig a tagjelöltfelvételeknél például csak azt vették figyelembe, megbízható, jó munkás-e, aki taggyűlés elé kerül. Szereti-e a pártot, kész-e vállalni a párttagsági könyvvel járó felelősséget, munkatöbbletet. Most más a helyzet. Mindezek mellett van még egy fontos szempont: mint a párt sorai közé tartozó, többet tud-e tenni a feladatok elvégzéséért?

A pártépítés is az őszi forgalom feladatainak végrehajtását segíti

A legközelebbi taggyűlés *Barta Béla* tagjelöltfelvételi kérelmét fogja tárgyalni. *Barta* elvtárs ifjúsági csoportvezető. A munka egyik legnehezebb posztján áll. Ilyen embertől — ha kommunista — még többet lehet várni, nehezebb pártmegbizatást kaphat, olyat, amelyik előre viszi az egész fűtőház munkáját. És éppen ezekben az időkben, az őszi forgalom előkészítésében azt is megmutathatja, méltó-e a párttag magasztos címére, a nép bizalmára.

A pártvezetőség munkájában az őszi forgalom biztosítása áll az első helyen. Ez helyes, követendő példa. A hiba azonban az, hogy nem foglalkoznak minden olyan kérdéssel, ami szintén szoros összefügg az őszi forgalom feladatainak végrehajtásával. Ilyen például a DISZ-élet. A fiatalok eredményeket értek el a termelésben, de ez t rtós csak akkor lesz, ha fellendül a szervezeti élet, ha a DISZ-szervezet élére áll a fiatalok versenyének. Itt pedig hibák vannak. Nem kielégítő a DISZ-taggyűlések látogatottsága, a fiatalok kulturális és politikai nevelése. Helyes lenne, ha a pártvezetőség napirendre tűzné a DISZ-szervezet ügyét.

Javításra szorul még a népnevelőmunka is — elsősorban a III. pártkongresszus és a vasútüzemi értekezlet anyagának részletes, helyi viszonyokra alkalmazott ismertetése. Itt is sürgősen cselekedni kell a kommunistáknak. A pártvezetőség, a fűtőház kommunistái meg tudják ezeket a feladatokat is oldani. Biztosíték erre az eddig végzett eredményes munka, a kommunisták lelkesedése, tettrekészsége.

Vasutasnapi ünnepi műszakkal az őszi forgalom sikeréért

Üzemünk, a *Debreceni Járműjavító ÜV* kocsiosztályának dolgozói jól emlékezetükbe vésték a vasútüzemi értekezletnek azt a határozatát, hogy az őszi forgalom sikere érdekében *egyetlen kocsinak sem szabad kiesni a munkából.* Ezért a kocsiosztály dolgozói elhatározták, hogy *vasutasnapi ünnepi műszakot tartanak,* mint az üzem valamennyi osztálya, de az augusztus 2—7 időtartamára tervezett műszakot *már két héttel előbb, július 19-én megkezdik,* hogy minél hatékonyabban hozzájáruljanak az őszi forgalom sikeréhez. Elhatározták továbbá, hogy *versenyre hívják az ország valamennyi járműjavítóját* az alábbi versenypontok alapján: *a vasutas műszak július 19-én kezdődik és szeptember 7-én 16 órakor fejeződik be; 100 százalékos jóminőségü munka; a munkafegyelem tökéletes megszilárditása; ötszázalékos önköltségcsökkentés; anyagtakarékosság 200.000 forint értékhatárig.*

Zelenka András
Debreceni Járműjavító ÜV

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

A DISZ KÖZPONTI vezetőség vándorzászlaját elnyerő Debreceni Járműjavító DISZ-szervezete a zászló ünnepélyes átadásakor értékes jutalmat kapott a vasutas szakszervezeti központtól, jó munkájuk elismeréseként két röplabdafelszereléssel ajándékozták meg őket.

•

BALATONKENESÉRE utaznak július 31-én a budapesti igazgatóság DISZ-fiataljai. A kétnapos kirándulás, melyen közel 1500 fiatal vesz majd részt, számos élményt tartogat a DISZ-eseknek. Sátortábor, tábortüz, kultúrműsor és sok más vidámság várja a kiránduló fiatalokat.

•

A DOMBÓVÁRI FŰTŐHÁZ DISZ-szervezete, mely második lett a DISZ központi vezetőség zászlajáért folyó küzdelemben, július 23-án vette át a kitüntető oklevelet. A fiatalok az ünnepségen ezer forint értékü ajándékot is kaptak az oklevél mellé.

•

— A MÁV BUDAPESTI MAGASÉPITŐ ÜV. DISZ-FIATALJAI a törökbálinti „Vas Zoltán" termelőszövetkezetnél 20 méter hosszú baromfi telep felépitését vállalták a vasutasnapra. Az árvizkárosultak megsegitésére egy ház ujjáépitését végzik el.

•

SZTÁLINVÁROSBÓL JÖTT dolgozni az Északi Járműjavitóba Tóth Imre ifjúmunkás, DISZ-tag. Tóth elvtárs segédmunkásként kezdte, majd életében először gép mellé került. Tanulása, szorgalma meghozta gyümölcsét: a multhéten elérte a száz százalékot, most — az alkotmány ünnepének tiszteletére — 115 százalékos teljesitmény elérésére tett vállalást.

•

AZ ŐSZI VERSENY sikere érdekében Rákosrendező állomáson az 1-es, 2-es és a 3-as műszakban dolgozó diszesek versenyre hivták egymást.

Nemzetközi HIREK

Ülést tartott a közlekedési, kikötői és halászati munkások nemzetközi szövetségének végrehajtó bizottsága

Bécsben július 12—14-ig ülést tartott a közlekedési, kikötői és halászati dolgozók nemzetközi szövetsége (a *Szakszervezeti Világszövetség* iparági szervezete) végrehajtó bizottságának irodája. Az iroda megállapította, hogy *Nyugat-Európa közlekedésében válság van.* Az úgynevezett *„Nyugateurópai Közlekedési Unió"* tevékenységének eredményeképpen *Franciaországban és Belgiumban sokszázkilométer hosszú vasútvonalon megszünt a forgalom, bezárták a fütőházakat, műhelyeket, pályaudvarokat.* Ez arra vezetett, hogy 1953 végéig *a francia vasutak személyzete 112.000 fővel csökkent. Nyugat-Németországban 50.000 embert bocsátottak el. Olaszországban a vasutasok száma 197 ezerről 163 ezerre esett.*

A közlekedési dolgozók akcióegységének megszervezése érdekében az iroda elhatározta, hogy *megrendezi a nyugateurópai országok közlekedési dolgozóinak szakszervezeti értekezletét.*

SZOVJETUNIÓ

Az Összszövetségi Vasutasnapra készülnek a szovjet vasutasok

A Szovjetunió vasutasainak lapja, a *„Gudok"* vezércikket közöl *„Az Összszövetségi Vasutasnap előtt"* címmel. A vezércikk a többi között a következőket irja:

„A szovjet nép újabb politikai, termelési és gazdasági emelkedés útján ünnepli meg ezt a napot. 1953-ban a vasutasok találkozója, amelyen a párt és az állam vezetői is résztvettek, hatalmas fejlődést inditott meg. Nemrégiben az összszövetségi aktivaértekezlet szintén államunk vezetőinek jelenlétében és támogatásával folyt le, s útmutatásai nyomán a vasútforgalom tovább tökéletesedik. Élenjáró dolgozóink újitásokkal, kezdeményezésekkel küzdenek a sebesség és a terhelés növeléséért. Az omszki vonal például két hónap alatt több mint 6000 vízvétel nélküli utat bonyolitott le, a donyeci pedig ötezret". A vezércikk végül megállapítja, hogy a vasutasnapnak újabb lendületet kell adnia a vasút nagy feladatának megvalósításához. *A vasút feladata pedig: folytonosan segiteni jobbá és jobbá tenni a szovjet emberek életét, az emberi boldogulás, a kommunizmus nevében küzdeni a nagy célokért.*

Tolószolgálat bevezetésével napi 3—4 mozdonyt takaritanak meg a komáromiak

Pártunk kongresszusának határozatait és a vasútüzemi értekezlet célkitüzéseit mi, a komáromi fűtőház dolgozói is tanulmányoztuk. A határozatok áttanulmányozása után úgy találtuk, hogy *legfontosabb feladatunk az önköltség csökkentése az életszinvonal emelése érdekében.* Megállapitottuk, hogy állomásunkon is sok olyan munkafolyamat van, amelynél a kiadást csökkenteni lehet. Igy volt ez a fehérvári vonalon is. *Bodajk—Bakonysárkány* között ugyanis a 15 kilométeres vonal végig emelkedik. Itt a 411-es gépek terhelése 780 tonna. Bakonysárkány—Komárom között viszont a 43 kilométeres vonalszakasz, kisebb emelkedőktől eltekintve, általában lejt. A vonatokat Bodajkon a 18 kilométeres szakaszra megállapított terheléssel indították, *43 kilométeres szakaszon tehát kiterheletlenül közlekedtek. Haklik Károly* fűtőházfőnök elvtárssal kimentünk a vonalra és *próbát tettünk* egy vonattal, amelyet a 18 kilométeres emelkedőn egy tolómozdony feltolt. Ezt a vonatot 1740 tonnára terheltük ki. A szerelvény külföldi kocsikból állt. *A próba várakozáson felül sikerült, mert Bakonysárkánytól Komáromig a lejtőket jól kihasználva menetidőtülépés nélkül jutottunk be Komáromba a többterheléses vonattal.*

Az eredmény láttán *végrehajtási utasitás kiadását kértük az igazgatóságtól a tolószolgálat bevezetésére.* Az engedély és a végrehajtási utasitás három napra megérkezett, azóta *3—4 dupla-vonat jön a bodajki térségből Komáromba. Naponta 3—4 mozdonyt takaritunk meg ilyen módon,* nem beszélve arról, hogy az amúgy is túlzsúfolt vonalat 3—4 vonattal tehermentesitjük és ezzel a vonatok ácsorgását is csökkentjük.

A forgalmi dolgozók, így *Simon* és *Horváth* menetirányító elvtársak, *Kuti János* bodajki főnök és *Völgyi Sándor* szolgálattevő nagy megértéssel segitik munkánkat.

Csákvári Sándor
mozdonyfelvigyázó

A takarékosság jegyében

Pártunk III. kongresszusa és a vasútüzemi értekezlet kimondotta, hogy az 1954. esztendő *a takarékosság éve* kell hogy legyen. Ezt szem előtt tartva tették meg vállalásaikat *Bátaszék* állomás dolgozói. Vállalták, hogy a negyedik vasutasnapig elegytovábbitási tervüket 104 százalékra, az alkotmány ünnepéig pedig 105 százalékra teljesitik, méghozzá kevesebb vonattal, mint amennyit a vonatforgalmi terv előir.

Pásti József,
Bátaszék állomás

GYŐRI JEGYZETEK

Győr városának védelme az egész ország ügye. Háromezerötszáz vasutas dolgozó kerekedett fel, hagyta el otthonát, hogy Győrbe siessen, segiteni a veszélyeztetett várost. Háromezerötszáz jegyelmezett pályamunkás szállt ki a vonatokból Győr állomáson, várta az eligazitást, a munkát. Rájuk bizták a legnehezebb terepet, a révfalusi jászolgát megépitését. Éjjel-nappal folyt a munka, a vasutasok és katonák emelték a védőfalat a tomboló ár ellen. A viz erősebb volt, mint a háromezerötszáz vasutas akarata, elszántsága. A gát átszakadt. Révfalu viz alá került. A katasztrófáért senki sem hibáztathatja a vasutasokat. A legilletékesebbek is kifejezték elismerésüket és hálájukat a hősi munkát végzett vasutasok iránt és ismét oda vezényelték őket, ahol a helyzet a legválságosabb: az újvárosi gátakhoz.

★

Mikor megkérdezték, miért a vasutasok kapják a legbonyolultabb feladatokat, a kormány megbizottja egy pillanatig elhallgatott, majd emelt hangon válaszolt:

— Mert a katonák mellett a vasutasok a legfegyelmezettebbek, mert szakemberek, mert bizunk a mi vasutasainkban.

★

Lehet is bizni a vasutasokban. Mikor a politikai osztályok munkatársai felszálltak a Győrbe tartó szerelvényekre, elbeszélgettek a pályamunkásokkal, azt tapasztalták, hogy Győr város elszánt védelmezőket kap a vasutasok személyében.

— Megvédjük Győr városát — hajtogatták a pályamunkások. — És úgy fogunk dolgozni, mintha saját otthonainkat, családunkat védelmeznénk ...

★

A gátszakadás éjszakáján ezerháromszáz vasutas dolgozott a gáton. Erősités kellett, további ötszáz vasutast kellett kivezényelni. Éjjel 12 óra volt és 9 órakor mentek lefeküdni a vasutasok. Mikor felriasztották őket, percek alatt talpon voltak, megragadták szerszámaikat és mentek a gátakra, léptük alatt döngött az aszfalt.

★

A miskolci, a debreceni, a szombathelyi vasútigazgatóságok pályamunkásai, a pápai és soproni pályafenntartási főnökség emberei dolgoztak Győr városában. Nem lehet különbséget tenni a dolgozók között. Mindegyiknek szivügye a város védelme. Mégis említsük meg a debreceniek közül Szücs Zoltán pályamestert. Ozsváth főpályamestert és Erdőhegyi mérnököt, akik a gátszakadás idején is az utolsó pillanatokig kitartottak, életük kockáztatásával mentették az embereket. A hőstettek sorozatát jegyezhetné fel a krónikás, a nép iránti szeretet számos hőst avatott a vasutasok közül. Mind a védelmi munkákban, mind a gátszakadás idején, megálltak a helyüket. Akkor is, amikor ablakokon keresztül, vagy a háztetőkről kellett megmenteni az álmukból felriasztott embereket.

★

A győri vasutasokról is emlékezzünk meg. A húsz kocsirendezőből tizenöten kinn dolgoznak a gátakon. Aki nappal szolgálatban van, este a gátra megy és egy-két órai pihenő után nappal beáll szolgálatba. Az állomásfőnök, a vasúti főosztályról kirendelt főelőadó kocsirendezői munkát végez, a kereskedelmi főnök, a tisztviselők ott állnak a kocsiknál és segitenek a kirakásnál, hogy az árviz által ostromolt város lakosságának védői hozzájuthassanak a védelemhez szükséges anyagokhoz, az élelmiszerhez, a gyógyszerhez.

★

Sokszor bizonyitották be már a felszab dulás óta a vasutasok a nép, a haza iránti szeretetüket. Ország-világ előtt ismételten bebizonyosodott, hogy a vasutas dolgozókra számithat dolgozó népünk. A küszöbön álló vasutasnapon, mikor az ország dolgozó népe a vasutasokat ünnepli, arra is gondolni fog, milyen hősiesen állták meg helyüket szemben a tomboló Dunával.

(z. d.)

„Ahol a legnagyobb szükség van rám..."

Az egészévi kemény, jó munka után elérkezett a pihenés ideje. Szücs Ferenc elvtárs, Hatvan állomás vonatkisérője szabadsága első napján úgy érezte, most kezd csak igazán felengedni csontjaiban a tél zsibbasztó hidege. Mennyi-mennyi időt töltött a huzatos, hóval befütt fékállásban. De nem baj — gondolta — megyek haza, aratni, az edelényi földecskére. Kicsi föld, három hold. de az enyém, a családé, a népi demokrácia ajándéka.

— Már learattunk, — fogadták otthon mosolygós büszkeséggel. — Szép termés volt, kár lett volna egyetlen kipergett szemért is, nem várhattunk ...

Szücs elvtárs bizony kicsit csalódottan hallgatta a masina bugását, ő aratni akart a saját földjén, erős tenyere úgy várta, hogy belesimulhasson a kasza sima nyele, füle mintha már hallotta volna a kasza alatt lehanyatló búza lagy zizzenését.

Nyugtalan volt egész nap, izmaiban szinte vibrált, mint az áram, a céltalanná vált erő. Szabadsága második napjan, július 20-án kora hajnalban kelt. Már elpárolgott előző napi csalódottsága.

— Utazom Pestre — mondta egyszerűen. — A mi termésünk betakarítva, házunk biztonságban. De máshol is vannak kis családi otthonok, másutt is féltik az egészévi munka gyümölcsét, másfelé is föld a föld és ...

— De hiszen szabadságon vagy — vetette ellen csendesen a felesége.

— Éppen ezért. Igy több idő jut ahhoz, hogy ott segitsek, ahol a legnagyobb szükség van rám. Nézd, elmegyek hat napra, utána még marad idő a pihenésre is.

Még aznap délelőtt Pestre érkezett Szücs elvtárs s egyenesen odament, ahová eddig leveleit küldte: szerkesztőségünkbe. Szücs elvtárs a „Szocialista Vasutért" levelezője, de most úgy érezte, élő szóval kell elmondania mindazt, amit fentebb leirtunk.

— Kérem az elvtársakat, segitsenek abban, hogy minél előbb ott lehessek, ahol a legfenyegetőbb az árvizveszély — mondta olyan egyszerű természetességgel, ahogyan egész elhatározása megszületett, ahogyan a becsületes kötelességtudat, az emberi és elvtársi együttérzés diktálta.

Szücs elvtárs alig egy óra multán már ismét vonaton ült. Győrbe irányította a vasúti főosztály pártbizottsága. És azóta Szücs elvtárs biztosan megtalálta az ásó nyelének szoritásában azt az érzést, amit a pihenő kasza megvont tőle. Életet, földet és kenyeret véd — nehogy a pusztító ár arassa le.

Bisztray Kálmán

A vasúti főosztály dolgozói is ott voltak a gáton

A telefonok szüntelen csengtek, jelentések jöttek, utasítások mentek. A lázas sürgésforgásnak ez a forró hangulatú képe alakult ki július 17-én reggel a *vasúti főosztály* pártbizottságán. Az alapszervezetek titkárai egymásután adták jelentéseiket, hogy a főosztály dolgozói, mérnökök és technikusok, forgalmi, pályafenntartási, vontatási és kereskedelmi dolgozók közül hányan jelentkeztek szombat-vasárnapi árvízvédelmi munkára. Délelőtt tíz órára már 700 volt azoknak a, száma, akik szombat déltől vasárnap estig tartó árvízvédelmi munkára vállalkoztak, vasárnap reggeltől pedig 250-en jelentették be részvételüket, köztük a „*Szocialista Vasútért*" szerkesztősége és a *MÁV Sajtóhivatal* munkatársai. Ugyancsak lázas készülődés folyt a politikai főosztályon is.

Déli egy órakor már Szentendre felé robogott a vonat az egyik csoporttal. A járási pártbizottság tehergépkocsival fogadta az érkezőket. Gyorsan megtörtént az elosztás: 250 embert a *szentendrei gátra*, 200-at *Tahitótfalu* veszélyeztetett nyugati részére, 250-et pedig *Pócsmegyerre* irányítottak. Lelkes igyekezettel fogtak valamennyien munkához. Az íróasztalok dolgozói lankadatlan igyekezettel forgatták a csákányt, ásót, lapátot, mintha az életük függött volna a munka sikerétől. De hiszen valójában erről is volt szó, mert minden szem gabona, minden bokor burgonya és minden cső kukorica, amit a gát emelésével megmentettek, az életet jelenti. *Tőkési Lajos* elvtárs, a tervosztály vezetője, *Gajtkó József* és brigádja, a főkönyvelőség brigádja, a vontatási osztály brigádja, *Rigó Éva* elvtársnő és a Szentendrén dolgozó sok-sok elvtárs keményen markolta a szerszámok nyelét, a talicskák szarvát, úgy, hogy az esti órákban büszkén jelenthették: *megvédték a rájuk bízott szakaszt, két gátszakadást háritottak el. Barcsi* elvtárs, a gépészeti szakosztály mérnöke és brigádjának tagjai az est leszálltával sem hagyták abba a munkát, *egész éjjel megállás nélkül dolgoztak a gát megerősítésén.*

A Pócsmegyerre irányított csoport Greschl elvtárs 60 tagú brigádjával az élén a nagysurányi gátakat védelmezte. *A Greschl-brigád hősiesen helytállott még akkor is, amikor az áradat már bekeritette őket. Szántó Istvánné* elvtársnő, akinek brigádja főleg nődolgozókból állott, egész éjjel megállás nélkül töltögette a homokzsákokat a nagy Duna-ág töltésének megerősítésére. *Budai elvtárs brigádja Pócsmegyer déli oldalán úgyszólván percek alatt épített meg egy többszáz méter hosszú nyúlgátat.*

A tahitótfalusi csoport sem pihent egész délután, sőt éjszaka sem, mert hol itt, hol ott indult meg a szivárgás a töltés alján. A cölöpverésben, új gátszakaszok építésében különösen *Géczi* elvtárs tanfolyami brigádja és az *Ungi-brigád* tűnt ki.

Vasárnap este és hétfő reggel azzal a megnyugtató tudattal tért haza a vasúti főosztály mintegy ezer dolgozója, hogy eredményesen járult hozzá az árvízvédelem elhárításához a főváros északi határán.

Császár László

★

A *Vasutasok Szakszervezetének* dolgozói is kivették részüket az árvízvédelmi munkából. Ugyanakkor, amikor a főosztályi dolgozók Szentendrén küzdöttek az ár ellen, szakszervezetünk központjának vezetői, osztályvezetői, instruktorai *Albertfalván* dolgoztak az erősen veszélyeztetett védőgát megszilárdításán. A munkát a szombatról vasárnapra virradó éjjel, zuhogó esőben is fáradhatatlanul folytatták.

A vasutasszakszervezet elnöksége az árvízkárosultak gyermekeiért

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége rendkívüli ülést tartott az árvízkárosultak megsegítése ügyében. Határozatot hoztak, hogy a szakszervezeti központ ügyvitelének észszerűsítésével olyan összeget takaritanak meg, amelynek felhasználásával árvízkárosult családok 50 gyermekét üdültetik a kaposvári vasutas-nevelőintézetben. Ugyanebből a megtakarításból a Benczur-utcai napköziotthonban és bölcsődében 10—10 gyermeket gondoznak egy hónapon keresztül.

A vasút 99.4 százalékra teljesítette második negyedévi áruszállítási tervét

A *Központi Statisztikai Hivatal* most adta ki jelentését az 1954. évi népgazdasági terv második negyedévének teljesítéséről.

A jelentés szerint *a közlekedés- és postaügyi minisztérium 102.8 százalékra teljesítette második negyedévi tervét.* Ennek keretében a *vasút 1954. második negyedévi áruszállítási tervét 99.4 százalékra teljesítette.*

Rámutat a jelentés, hogy a személyforgalom a mult évhez viszonyítva emelkedett: *vasúton körülbelül kétmillióval,* távolsági autóbuszon körülbelül hétmillióval többen utaztak, mint 1953 második negyedévében.

Tányérsapka helyett svájci sapkát kapnak a vasutas nők

A közlekedés- és postaügyi miniszter — figyelembe véve a nődolgozók kérését — a jelenlegi tányérsapka helyett könnyebb, sötétkékszínű, úgynevezett *svájci sapka* viselését rendszeresítette a vasutas nők részére. Az újonnan rendszeresített svájci sapkán a sapkacímer kisebbített formáját helyezik el. A svájci sapkák kiosztásával egyidejűleg a vonatkísérői szolgálatnál a nőknél megszüntetik az úgynevezett *huszársapka* viselését.

Az eddig használt tányérsapka viselése ünnepélyes alkalmakra (felvonulások, vasutasnap stb.) továbbra is kötelező. Az újfajta sapkákat még ebben az évben kioszt ják.

A svájci sapka rendszeresítéséről szóló rendelet a hivatalos lap 31. számában jelent meg.

„Versenyezzünk a vasútüzemi értekezlet célkitűzéseinek megvalósitásáért"

Debrecen állomás dolgozói rópgyűléseken beszélték meg a IX. vasútüzemi értekezlet célkitűzéseit és elhatározták, hogy azok megvalósítása érdekében az augusztus 8-i vasutasnap és az alkotmány ünnepének tiszteletére versenyfelhívást bocsátanak ki. A versenyfelhivás felszólítja a csomóponti állomások dolgozóit: „*Versenyezzünk a vasútüzemi értekezlet célkitűzéseinek megvalósításáért*".

A debreceni dolgozók versenyfelhívásukban vállalják, hogy az állomásra megszabott elegytovábbítási tervüket *60.000 tonnával felemelik,* azaz 60.000 tonna túlsúlyt továbbitanak terven felül, napi 3 irányvonat helyett 4 irányvonatot közlekedtetnek, a vonatok gazdaságos kihasználása érdekében pedig *napi 2 darab 2000 tonnás vonatot indítanak.* A mozdonyforduló biztosítására az 500-as mozdonyoknak a vonatot idejében kiállítják, a gépácsorgást kiküszöbölik

Szívünk egész melegével sietünk az árvízkárosultak megsegítésére

Kitárult az ország szíve! A dolgozók minden felszólítás nélkül — érzéseik parancsára önként sietnek azok segítségére, akiket a Duna áradása kiűzött otthonukból, akiknek házát, termését elvette, megrongálta, elpusztította a viz. Nagy nemzeti ügy lett az árvízkárosultak megsegítése.

Vasutasaink is, azonkívül, hogy tömegesen özönlenek a gátakra, szíves készséggel sietnek az árvízkárosultak anyagi megsegítésére. Az üzemekben, állomásokon, szolgálati helyeken egymást követik a röpgyűlések, amelyeken dolgozóink pénzbeli felajánlásaikkal járulnak hozzá az ár pusztításainak helyreállításához, a vízütötte sebek begyógyításához.



Egymásután jegyeznek a dolgozók a Landler-Művek P. VII. osztályán, hogy forintjaikkal segítsék az árvízkárosultakat. (Kovács Géza felv.)

A Landler Jenő Járműjavító ÜV.

dolgozói az elsők között tartották meg röpgyűléseiket az árvízkárosultak megsegítése érdekében. A kezdeményezés a P. VII. osztályról, a kocsiosztályról indult ki. A P. VII. osztály példáját még aznap az üzem 60 százaléka követte, másnap pedig a fenntmaradt 40 százalék is röpgyűléseken határozta el, hogy anyagi segítségével beáll az árvízkárosultakat segítők sorába.

A P. VII. osztályon kedden reggel fél hét óra tájban, amikor az első műszakra kezdtek beszállingózni a dolgozók, szokan azzal kezdték: „*Olvastátok a Szabad Népet, milyen nagy károkat okoz az áradás?*" Többen felkeresték a XIII. alapszervezet vezetőit, a műszaki vezetőket és megbeszélték velük, hogy *mozgalmat kezdeményeznek az üzemben az anyagi segitségnyujtás megszervezésére.* Az alapszervezet vezetősége hét órára már összehívta a röpgyűlést, amelyen *Székelyhidi János* elvtárs külső művezető ismertette az árvíz pusztítás it. *Nagy Lajos* alvázlakatos volt az első hozzászóló. Egyszerű, de szívből jövő hangon mondotta el, mennyire szeretne segíteni az árvíz szerencsétlenjein és 30 forintot ajánlott fel. *Udvarnoki, Falusi, Marosvári* és *Sárosi* elvtársak szólaltak még fel, majd nyomban megkezdődött a pénzbeli adományok jegyzése.

A többi röpgyűlésen is hasonló szép felajánlások születtek, az üzem dolgozói általában fizetésük egy-két százalékát ajánlották fel az árvízkárosultak javára.

A hét első napjaiban a

Budapest—Nyugati tömb szolgálati helyein

is segítőkészségtől ösztönzött dolgozók tartották röpgyűléseiket. A *MÁV Nyomtatványtár* dolgozóinak röpgyűlése különösen lelkes hangulatban folyt le. A dolgozók előtt, akiknek többsége nő, *Rákosi Ödönné* békebizottsági elnök hangsúlyozta a gyüjtési mozgalom szükségességét. De nem is kellett ezt hangsúlyozni, a felszólalásokból kitűnt, hogy szívesen segít mindenki. *Kernerné* elvtársnő, fizikai dolgozó nyitotta meg a felajánlások sorát, 15 forintot ajánlott fel. A többiek is általában 10—15 forinttal vesznek részt a segélyakcióban. A *budapest-terézvárosi pályafenntartási főnökség* II. szakaszának dolgozói vállalták, hogy pénzadományaikon kívül *2—3 összeomlott házat társadalmi munkával helyreállitanak.* A *MÁV Szállítmányozási Vállalat* budapesti körzetének dolgozói között öt győri lakos is van. Valamennyiük lakását kisebb-nagyobb mértékben kár érte. Dolgozótársaik elhatározták, hogy *a lakásokat a viz elvonulása után helyreállítják.* Ezenkívül pénzbeli segítséget is vállaltak. Az *autós-ponk* dolgozói fizetésük 1—2 százalékát ajánlották fel.

A Hámán Kató fűtőház dolgozói

is őszinte segítőszándéktól eltelve csatlakoztak a nagy nemzeti segélyezési akcióhoz. A dolgozók nemcsak fizetésük 1—2 százalékát (többen egy teljes napi keresetüket) ajánlották fel, hanem vállalták, hogy amint az árvíz levonul, kitiszt ítják az elszennyeződött kutakat, ahol erre Pest, környékén szükség van. Addig pedig, amíg az áradás le nem húzódik, négyen vállalták egy-egy árvízsujtotta család gyermekének gondozását.

A *Keleti Műszaki Kocsihivatalban* ugyancsak fizetésük egy százalékát szánják a dolgozók segélyezésre. Az első röpgyűlés után ezektől a felajánlásoktól függetlenül nyomban 700 forint készpénz gyült össze 44 dolgozó gyüjtéséből.

A *rákosi fűtőházban* megtartott röpgyűléseken a dolgozók felszólalásaiból kitűnt, hogy két hónapon keresztül fizetésük másfél százalékát fordítják az árvízkárosultak megsegítésére. *Bajkai István* elvtárs, a kovácsműhely művezetője bejelentette, hogy elvállalja egy árvízkárosult család 4—5 éves gyermekének gondozását az árvíz idejére. Példáját több követték.

A *MÁV Épületszerelő- és Üzemi Vállalattól* mintegy 140 dolgozó ment el Győrbe, hogy résztvegyen a város melletti *Révfalu* mentési munkáiban. *Barna Mátyás* sztahanovista vasbetonszerelő az első napon hatodmagával erősítette a védőgátat. Ám, amig ők odavoltak, itthon is végezni kellett a munkát. A ferencvárosi pályaudvar rendezésével kapcsolatos házáthelyezéseknek az alkotmány ünnepére meg kell történniök. A házeltolásoknál foglalkoztatott dolgozók azonban valamennyien kint voltak a gátakon. Az elmult szombaton és vasárnap *az irodai dolgozók átvették munkájukat és vasárnap estére a harmadik ház elérte kijelölt új helyét.*

A vidéki szolgálati helyek

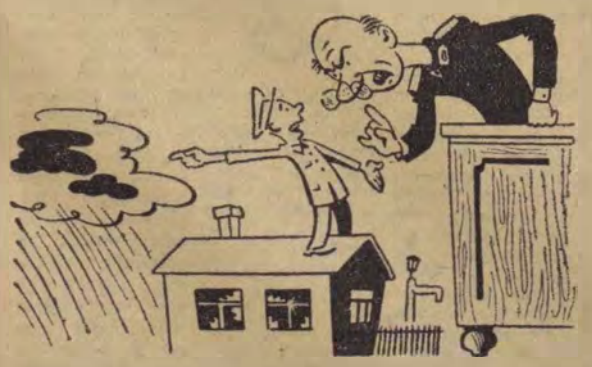
dolgozói is fáradtságot nem ismerve, áldozatosan, hősi módon veszik ki részüket a segitésből.

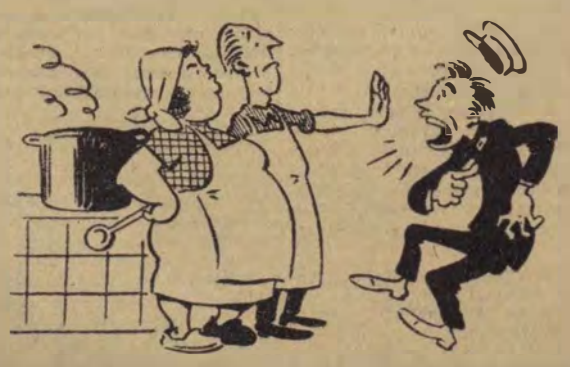
A *debreceni igazgatóság területéről* eddig 1500 pályafenntartási dolgozó segített az árvíz elleni védekezésnél. A *Debreceni Járműjavító* alapszervezeteinek röpgyülésein a dolgozók átlagosan fizetésük 2 százalékát ajánlották fel. Már az első napokban 30.000 forint gyült össze. *Takács Gyula, Cseresznyés László, Szabó V. Imre* és *Dombi Imre* lakatosok bejelentették, hogy vállalják egy-egy kis hajléktalanná vált gyermek ellátását. Az egyik 12 tagú kocsijavitóbrigád felajánlotta terven felül három teherkocsi javitását. A javitásért kapott keresetüket az árvízsegélyezési akcióra fordítják.

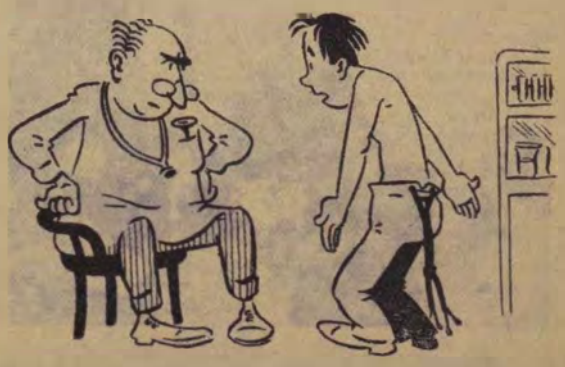
Nyiregyházán a kisvasúti fűtőház dolgozói fizetésük másfél százalékával járulnak hozzá az árvízkárosultak támogatásához.

A *miskolci vasutasok* is segítettek a gátakon. 806 miskolci dolgozó indult útnak a veszélyeztetett területek felé. Az otthonmaradottak elvégezték a gátakon őrt állók munkáját és vállalták, hogy fizetésük 1—2 százalékával segítik az árvízkárosultakat.

Három rajz a „Bemutatjuk a bürokráciát" című kiállítás anyagából







A vasutas szakszervezet és a Szocialista Vasutért „Bemutatjuk a bürokráciát" című kiállítása nagy látogatottságnak örvend. A tanulságos és érdekes kiállítás Budapest után vidéki vándorútra megy, eljut az ország különböző részeibe a vasutas dolgozókhoz.

A kiállítás anyagának jelentős részét képezi az emberről való gondoskodás körül észlelhető bürokratikus ügyintézés és hánásmód. E témakörnek egy külön kiállítási termet szenteltek.

Az alábbiakban izelítőt adunk azokról a bürokratákról, akiket a kiállítás reflektorfénybe állít mint olyanokat, akik gátolják a kormányprogramm teljesítését, az emberről való gondoskodás minél szélesebb körben való kibontakozását.

Az itt közölt első kiállítási tabló ismerteti, hogy mi történt a bátaszéki állomáson. A felvételi épület néhány ablakülvege be volt törve. A főnök irt a pályafenntartási főnökségnek, hogy csinálják meg. Megjött a válasz: A pécsi igazgatóság csak úgy engedélyezi az üvegek megcsinálttatását, ha megjelölik, miért törtek össze az ablakok és ki törte őket össze. A főnök válaszolt: Nem tudja megnevezni a tettest. A pályafenntartási főnökség visszairt: Javasolja, hogy várjanak meg egy viharos napot és arra hivatkozzanak, mint tettesre. Jön a vihar, megy a levél. A pécsi igazgatóság ébert. Levelet irnak a bátaszéki tanácsnak, hogy igazolják, csakugyan vihar volt e az állomás'ak által megjelölt napon A tanács igazolja. Néhány hónap még és csakugyan elkészül az üvegezés. A bátaszékiek továbbra is várják a vihart, mely elsöpri a bürokráciát.

A második tabló: nemcsak az igazgatóságokon van bürokrácia, mely gátolja a dolgozók jogos panaszainak elintézését, de másutt is. Kaposvárott például Suhajda János TT-elnököt meggátolták abban, hogy a dolgozók érdekében betölthesse hivatását. A TT-elnök ugyanis kötelességének megfelelően ellenőrizni ment az üzemi konyhái. De útját állta a szakácsnő, a konyhavezető, a konyhaellenőr. — Mutassa a konyhaellenőrző megbízólevelét — mondották. Az nem volt neki. Nem is juthatott be a konyhára. Hiába odavalósi, hiába ismerték, hiába tudták hogy ő a TT-elnök. Még ma sem tudja, miféle titkokat rejt a konyha mélye és miért tilos oda bejutni a helybeli TT-elnöknek.

A harmadik kiállítási tablónk arról szól: akad még bürokrácia azok sorában is, akik közvetlenül az emberrel foglalkoznak, az egészségét védelmezik. A kiállítás egy megdöbbentő példát hoz erre. Az egyik szombathelyi vasutas felülvizsgálatra érkezik Budapestre. Átesik a számára előirt vizsgálatokon. — Hozott-e köpetletet? — kérdi az orvos. — Nem hoztam — felelt zavartan. — No, akkor menjen vissza érte Szombathelyre. A vasutas elszomorodik, készül hazamenni. A főorvos, aki ezt hallja, megsajnálja. Arra gondol: miért menjen vissza ez a vasutas a távoli Szombathelyre, lehet itt is köpni Pesten. Bizony lehet. Mégpedig a bürokráciára.

A kiállítás gazdag anyagából néhány példát kiragadtunk. Minél több vasutas dolgozó tekintse majd meg a kiállítást, mondja el róla véleményét és segítse azt a nagy küzdelmet amely szerte az országban folyik a bürokrácia felszámolásáért.

A szegedi igazgatóság dolgozói megtárgyalták a vasútüzemi értekezlet határozatait

A szegedi igazgatóság területének különböző szakszolgálati ágakhoz tartozó élenjáró dolgozói július 20-án megtárgyalták a vasútüzemi értekezlet határozatait. Az értekezleten jelen voltak a fontosabb ipari és mezőgazdasági üzemek vezetői is. *Bajusz Rezső* elvtárs, az igazgatóság vezetője ismertette azokat a feladatokat, amelyeknek végrehajtása a szegedi terület dolgozóira vár a vasútüzemi értekezlet határozataiból kifolyólag. Meg kell valósítani — mondotta a többi között — *az ötnapos kocsiigénylési és berakási tervet. Az „500 kilométeres"-mozgalomban* részvevő mozdonyok számát 24-re, az egy mozdonyra jutó mozdonykilométert napi 200 kilométerre kell emelni. A továbbiakban a szállító vállalatokra háruló feladatokról, majd a forgalmi és



A szegedi területi őszi forgalmi vasútüzemi értekezlet részvevőinek egy csoportja (Liebmann felv.)

a vontatási szolgálatra váró tennivalókról beszélt.

Számos felszólalás után az értekezlet magáévá tette a vasútüzemi értekezlet határozatait. A felszólalók valamennyien hangsúlyozták, hogy a szegedi igazgatóság dolgozói pontosan és következetesen végrehajtják azokat.

Katona Lajos
tudósító

A miskolci fűtőház nyerte meg az 500 kilométeres-mozgalom második negyedévi területi versenyét

A miskolci igazgatóság élenjáró mozdonyvezetői és fűtői a pártkongresszus, majd a vasutasnap és augusztus 20 méltó megünneplésére igazgatósági viszonylatban munkaversenyt indítottak *„a legjobb 500-as mozdonyvezető és fűtő"* cím elnyeréséért. A dolgozók kezdeményezéséből kifejlődött széleskörű versenyt *a második negyedévben a miskolci fűtőház dolgozói nyerték.*

A legjobb eredményt *Bodrogi Pál, Szigeti Géza, Báthori Gyula* sztahanovista mozdonyvezetők és *Varga György, Molnár II. Sándor, Pázmándi József, Palencsár József, Török István* és *Török Barna* fűtők érték el, akik *a tervben előírt 180 kilométeres napi átlagot 222.3 kilométerre fokozták és a vonatokat átlagosan 8.2 százalékos túlsúllyal továbbították akadály, hiba nélkül.* A továbbítást minden esetben balesetmentesen végezték, mozdonyhiba gépükön nem fordult elő. Második negyedévi százelegytonnakilométer tervüket 158.8 szazalékra teljesítették.

Az „500 kilométeres" és a nehézsúlyú összekapcsolt mozgalomban *Egerszegi Kálmán, Halkóczi Gyula, Szalontai József* sztahanovista mozdonyvezetők, *Pócos Mihály, Zagyi Dezső, Sőregi Lajos, Hetzel Antal, Bárány András* és *Szikszai József* fűtők tűntek ki.

A versenynyertes miskolci mozdonyvezetők és fűtők újabb felajánlást tettek: *a vasutasnap tiszteletére a második negyedévben elért eredményeket túlszárnyalva megtartják első helyezésüket.*

Kozma Zoltán
miskolci igazgatóság

Az árvízvédelmet és mezőgazdaságot segítők helyett is elvégzik a munkát az otthonmaradottak

A *pécsi fűtőház* dolgozói a vasutasnapi és az alkotmány ünnepe tiszteletére indított versenyszakaszban sem akarnak elmaradni kongresszusi teljesítményüktől, amellyel hozzájárultak, hogy az igazgatóság elnyerte a vasút politikai főosztály zászlaját. Munkájuk azonban ezúttal sokkal nehezebb, mert *kisebb a létszám, hiszen sokan a terménybetakarításban segítik a mezőgazdaságot, sokan pedig az árvízveszedelmet elhárítók sorában küzdenek. Lemaradás azonban nincs, mert az otthonmaradottak elvégzik a távollevők munkáját is.*

Ennek legszebb példáját mutatták a minap a műszakiak. A 424.135 sorozatszámú mozdony részlegvizsga alatt állt. A munkát azonban nem tudták befejezni, mert a mozdonyt ki kellett volna mosni. Ám kimosó ember nem akadt, mert valamennyi mezőgazdasági munkán volt távol.

— *A gépre szükség van, a munka nem állhat meg* — mondották a műszakiak és *Döme Pál* műszaki intéző, *Kertész Károly* műszaki főtiszt önként vállalták a mozdony kimosását. Tettük nem maradt követő nélkül, mert *Varga Jenő* műszaki intéző és *Csabafi András* mérnök, hogy az állomás tartalék nélkül ne maradjon, egy 326-os sorozatú mozdony kimosását vállalták.

A salakoló munkások egy része is távol van. A fűtőház területe megtelt salakkal, már mozogni is alig lehetett. *Kurucz János* és *Magosi Ottó* DISZ-fiatalok vállalták, hogy a munka zavartalansága érdekében kocsiba rakják a salakot. A vállalást tett követte és rövidesen *két kocsi salakkal kevesebb lett a fűtőház területén.*

A műszakiak a vasutasnapra megfogadták, hogy a részleges és a hathavi vizsgálatokat tervszerint teljesítik, sőt a lemaradásokat is behozzák és *az őszi forgalomra nagyjavítás nem lesz.*

Várnai László
tudósító

Jól szerepeltek a Lokomotív női sakkozói

AZ OTSB az országos női középdöntő sakkversenyt az idén a *MÁV Budapesti Magasépítő ÜV* kultúrtermében rendezte meg. A versenyen a Lokomotív színeit *Gurszky Lujza, Höntsch Irén, Balla Gyuláné, Bóry Ottóné, Hegyháti Ágota, Láng Edit, Nagy Gizella* és *Tőkés Klára* képviselték. A Lokomotív-versenyzők szép eredményt értek el: 12 játszmából 11-et megnyertek.

A 22 éves Gurszky Lujza első helyezést ért el és az OTSB aranyéremmel tüntette ki.

A második helyet és az ezzel járó ezüstérmet a 15 éves *Láng Edit* és az ugyancsak ifjúsági *Höntsch Irén* szerezte meg. A többi versenyző is értékes helyezést ért el. A 16 éves *Nagy Gizella* csak két ponttal maradt el a Vörös Meteor két mesterjelöltje mögött és így ötödik lett.

A verseny legértékesebb mérkőzését a 21 éves *Hegyháti Ágota* játszotta. A nagy érdeklődést keltő játszmát *Barcza* nagymester elemzésében teljes egészében közzétették a nyilvánosság számára.

*

Csermák József, kalapácsvető olimpiai bajnokunk, a Lokomotiv SE világhírű versenyzője az elmult héten a norvégiai Oslóban megrendezett nemzetközi versenyen vett részt. Csermák 60.46 méteres dobásával legyőzte nagynevű ellenfelét, a norvég Strandlit, aki 58.96 métert dobott.

Csermák több más Lokomotív sportolóval együtt részt vesz az augusztus 1-én kezdődő főiskolai világbajnokságon.

Komplex-brigád értekezleten



A IX. országos vasútüzemi értekezlet súlyt helyezett arra, hogy a vasút és a szállítófelek közötti kapcsolatot megjavítsuk. Enélkül el sem képzelhető az őszi forgalom sikeres befejezése. Az elmult napokban Budapest-Kelenföld kereskedelmi szolgálatának dolgozói, az ipari vállalatok komplex-brigádvezetőivel értekezleten vettek részt. Képünkön Varga Gyula elvtárs, kereskedelmi főnök ismerteti a vasútüzemi értekezlet határozatát, valamint a vasutasnapi és az alkotmány ünnepére tett felajánlásokat. Az ipari vállalatok vezetői hangsúlyozták, hogy az eddiginél több segítséget adnak a vasutasoknak, hogy nagy nemzeti feladatukat végre tudják hajtani. Pákozdi elvtárs, az Épületelemgyár komplexbrigádvezetője a vasutasnap tiszteletére vállalta egy irányvonat összeállítását.

(Kovács G. felv.)

A betegszázalék csökkenése — az őszi forgalom sikerének egyik előfeltétele

Nincs olyan ága a vasútnak, amelyben ne lenne szükség minden dolgos kézre. Most sem, de még kevésbbé lehet majd nélkülözni a munkaerőt az őszi forgalom idején. Ezért kell a szolgálati vezetőknek, a pártszervezeteknek, az üzemi bizottságoknak fokozottabb harcot indítani a betegszázalék sokhelyütt kedvezőtlen alakulása ellen. A megbetegedések elleni küzdelemnek elsőrendű fegyvere: *a megelőzés, az egészséges munkakörülmények megteremtése.*

Egészségesebb munkakörülményeket!

A betegségek megelőzésében természetszerűleg előtérben áll az üzemorvos munkája. Egyetlen pillantás a beteglétszám-statisztikára, meggyőz arról, hogy ahol jól dolgozik az üzemorvos, ott kevesebb a betegnapok száma. Hogyan lehetséges például, hogy az *Északi Járműjavítóban* július 5 és 11-e között *a munkanapok 2.6 százaléka* veszett el betegség miatt, ugyanakkor a *Debreceni Járműjavítóban 5.9 százaléka*, ami több, mint egy 325-ös sorozatú mozdony fővizsgájának az ideje. Annyival egészségesebb a levegő Kőbányán, mint Debrecenben? A magyarázatot nem az éghajlati viszonyokban kell keresni, hanem *az üzemorvos munkájában és az egészségesebb munkakörülményekben.* Az Északi Járműjavító üzemorvosa betegségi nemekre bontotta a beteglétszámadatokat, megállapította, *milyen betegség melyik üzemrészben a leggyakoribb* s az adatok birtokában *az üzemi bizottság aktíváival együttműködve eredményesebben küzd az egészséges munkaviszonyokért.*

Régi igazság az is, hogy *a táppénz sokszor az üzemegészségügyi viszonyok fokmérője is.* A huzatos, egészségtelen, zsúfolt műhelyek, üzemrészek a betegségek, balesetek melegágyai. Ismét a *Debreceni Járműjavító* példáját nézve, a baleseti statisztika alapján meg kell állapítani, hogy az üzemben nem sokat javult a balesetvédelem. *(Lapunk is foglalkozott a Debreceni Járműjavító ÜV munkavédelmi hiányosságaival. — A szerk.)* A járműjavítóban a fent közölt időszak alatt nem kevesebb, mint *26 baleset történt*, ugyanakkor *a lényegesen nagyobb létszámú Északi Járműjavítóban csak négy.*

Az egészségvédelem sürgős feladatai

De nézzünk egy másik összehasonlítást. A *Háman Kató fűtőházban* 7 százalék volt a betegség miatt kiesett munkanapok száma és 3 baleset történt. A hasonló kapacitású miskolci fűtőházban pedig 1.7 százalék volt a munkanapkiesés, baleset nem fordult elő. 1.7 és 7! Szabad ekkora, semmivel sem indokolható eltérésnek lenni ugyanazokban a szolgálati ágakban? És gondoljuk el: ezek mögött a számok mögött mennyi olyan tényező van, amelyek mindegyike azt mutatja, hogy *még nagyon sok a tennivaló a dolgozók védelmében, hogy egy pillanatig sem szabad elhanyagolni a dolgozókról való gondoskodást, egészségügyi téren sem.* Ezek a tényezők, ha nem semmisítjük meg őket, az őszi forgalmat fékezik majd s az *önköltségcsökkentésben, a termelékenységben, a munka értékében sokszorosan megnövekedve mutatkozik meg gátló hatásuk.*

Ezuttal nem beszélünk a táppénz körüli visszaélésekről, az álbetegekről, csak annyit, hogy az őszi forgalom idején fokozott kötelessége minden becsületes dolgozónak, hogy könyörtelenül leleplezze azokat, akik ilyen eszközökkel rontják a vasút egészének munkáját.

Az őszi forgalom előtt és az őszi forgalom hónapjaiban megnövekednek a követelmények minden szolgálati ágnál. Ez azt jelenti, hogy teljes munkabírású, egészséges dolgozóknak kell helytállniok. A szakszolgálati vezetők olyan értelemben is helyezzenek nagyobb súlyt a dolgozókkal való foglalkozásra, hogy *állandóan figyelemmel kísérik a beteglétszám alakulását*, mindent megtesznek a betegségek, a balesetek okainak megelőzésére és megszüntetésére, a jobb, egészségesebb munkaviszonyok biztosítására. Az üzemi bizottságok, a TT-k legyenek az üzemorvos munkájának legközvetlenebb segítői, követeljék az üzemszemléken megállapított hiányosságok azonnali megjavítását, hívják fel a vállalat vezetőségének figyelmét az egészségügyi követelményekre és minden szükséges esetben kérjék a pártszervezet segítségét, szívleljék meg a pártszervezet bírálatát. Ne felejtsük el: *az őszi forgalom, ügyét emberek, a dolgozók ezrei viszik győzelemre.* Sikert pedig csak egészséges emberek érhetnek el.

HÍREK

— HATÁSOS BALESETELHÁRÍTÓBERENDEZÉST SZERKESZTETT Mihály Gyula mérnök és Bérczi István művezető. Az újítás a hídépítésnél használt agregátorok balesetveszélyes érintési feszültségét két másodpercen belül megszünteti.

— *JÓLSIKERÜLT SZÁLLÍTÁSI KOMPLEXBRIGÁDÉRTEKEZLETET TARTOTTAK Emőd-állomás vasutasai. Az értekezleten 10 község terményszállítási felelősei, két állami gazdaság és két tszcs küldöttei, valamint a megyei és járási tanács képviselői vettek részt.*

— **HÁROMHAVI JÓ TELJESITMÉNYÉÉRT a MÁV Vasútépítő ÜV. kiskunfélegyházi szakaszán dolgozó Ady-brigád 21 tagját sztahanovista oklevéllel tüntették ki.**

— A MOZDONYOK TELJESITMÉNYNÖVELÉSÉT célzó, újrendszerű mozdony gőzkifúvó (kónusz) kísérleteket folytat a gépészeti szakosztály. Az eredmények biztatóak.

— *TIZ HOLDNYI FACSEMETE ápolását vállalták és végzik sikerrel a tiszafüredi állomás vasutasai.*

— **NAGYSZABÁSÚ LÖVESZVERSENYT rendez augusztus 2—6 között a BVKH a brüsszeliúti lőpályán. A versenyen a nagybudapesti vasutas-üzemek és a központi hivatalok lövészei mérik össze ügyességüket.**

— *AZ ORSZÁG ELSŐ KÖLCSÖNÖS SEGITŐ TAKARÉKPÉNZTÁRA* pénteken *megalakult a Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalatnál.*

— **A GYORS ÉS JÓ GABONA- ÉS ZÖLDSÉGSZÁLLITÁS ÉRDEKÉBEN a szegedi igazgatóság kereskedelmi dolgozói szocialista szerződést kötöttek a terményforgalmi vállalatokkal és a MEZÖKER-rel.**

— A SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG LETT AZ ELSŐ az igazgatóságok második negyedévi versenyében. A további sorrend a következő: 2. debreceni igazgatóság, 3. pécsi igazgatóság, 4. szegedi igazgatóság, 5. budapesti igazgatóság, 6. miskolci igazgatóság.

— *ELKÉSZÜLT A DEBRECENI JÁRMŰJAVITÓ ÜV. napköziotthona 40 gyermek számára.*

— **ÁTADTÁK RENDELTETÉSÉNEK a nagykanizsai vasutasok 300 személyes emeletes kultúrotthonát. Az otthonban mozi, könyvtár, társalgó és színházterem szolgálja a dolgozók kultúráltabb életét.**

Megszokott ételeikkel várja az Utasellátó az FVB külföldi versenyzőit

A *MÁV Utasellátó Vállalat* minden előkészületet megtett a *Főiskolai Világbajnokság* külföldi részvevőinek ellátására. A határállomásokon megszokott ételeikkel várják a külföldi csoportokat. A trópusi országok sportolói éghajlatuknak megfelelő ételeket kapnak, az olaszok, franciák, törökök számára francia konyha szerint állítják össze az étrendet. A legjobb szakácsokat és a legügyesebb kiszolgáló személyzetet válogatták össze azokra az állomásokra és vonalakra, amelyeken a külföldiek utaznak. Elsősorban *Záhony* és *Lökösháza* étszolgálatát erősítették meg. Az innen érkező vonatokra különleges étrendet állítottak be.

„Sokáig vártuk a hírt..."

— *A genfi győzelemhez* —

Sokáig vártuk a hírt, amely csütörtökön hajnalban végre megérkezett Genfből: aláírták a vietnami, laoszi és kambodzsai hadműveletek beszüntetéséről szóló egyezményt. A genfi értekezlet három hónapja alatt nem csökkenő figyelemmel, ugyanakkor a béketábor erejébe vetett bizalommal vártuk ezt a napot és nem csalatkoztunk: az egyezmény a mi erőnket, a béketábor erejét bizonyítja. Hiábavaló volt minden áskálódás, az amerikai imperialisták nem tudták megakadályozni a fegyverszünetet.



A genfi győzelem őszinte örömmel tölt el bennünket, magyar vasutasokat. Én a magam részéről a genfi győzelem hírére elhatároztam, hogy még udvariasabban, még türelmesebben adok meg minden felvilágosítást, segítséget az utazóközönségnek, mert tudom, hogy a mi munkánk értékét az emberek leginkább ezen keresztül mérik le. Márpedig, ha mi jó békeharcosnak akarjuk tartani magunkat, akkor elsősorban a munkánkkal kell ezt megmutatnunk, azzal, hogy a szocialista vasút építéséhez a kulturált utazás feltételeinek megteremtésével járulunk hozzá. Huszonhat év óta, amióta vasutas vagyok és tíz éve, mióta kapusi szolgálatot teljesítek, sokezer utassal kerültem kapcsolatba és jó érzés volt, ha segítségükre lehettem. Biztosan így vannak a többi hasonló beosztású elvtársak is, ezért arra kérem őket, ők is növeljék magatartásukkal a vasutasok jóhirnevét s különösen most, a közelgő vasutasnap alkalmából ezzel is mutassák meg, hogy jó harcosai a béke ügyének.

Szilva József
kapus
Budapest-Nyugati pályaudvar

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasút Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton Szerkesztőségi a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995, 428—317, 428—432. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomda vezető: Kulcsár Mihály.

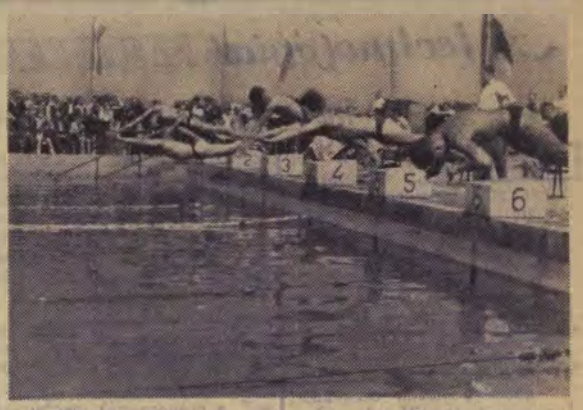
VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 31. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 JÚLIUS 31.

A Lokomotiv SE első országos úszóbajnoksága



A 100 méteres férfi gyorsúszás rajtja a Lokomotiv bajnokságon. (Kovács Géza felv.)

NÉPÜNK SZERETETE, MEGBECSÜLÉSE ÁRAD FELÉNK

Bensőséges és felemelő ünneppé vált az eltelt évek során a vasutasnap, melyet a párt bizalma és megbecsülése ajándékozott a vasutasoknak. Minden év augusztus második vasárnapján a nép, a haza szeretete árad szélesen, hömpölyögve a vasutasok felé. A megbecsülés ezernyi jelét, amelyet napról napra érzünk, nehéz lenne felsorolni, hisz nemcsak a kormánykitüntetések, dicséretek és jutalmak hirdetik, hanem megannyi kedves szó, elismerő kézfogás is bizonyítja, hogy népünk mennyire becsüli, milyen nagyra értékeli a vasutasok nehéz, áldozatos és éppen ezért szép, felelősségteljes munkáját.

Évről évre újólag érezzük ezt a szeretetet, de az idén, a negyedik vasutasnapon mégis hatványozva száll felénk. Hisz ily nehéz, kemény esztendő még nem előzött meg vasutasnapot. Az elmúlt év őszi forgalma felülmúlt minden megelőzőt — s éppen ez a kemény próbatétel mutatta meg, vasutasaink mire képesek, ha a haza, a párt vár férfias tetteket. 1953 őszén elértük a hároméves kocsifordulót, melyre még nem volt példa vasútunk történetében, s biztosítottuk a forgalom folyamatosságát, a gyárak és földek dolgozóinak zavartalan munkáját.

A tél azonban még többet követelt tőlünk. Hatalmas hóhegyek zúdultak a pályákra, évtizedek óta nem látott hótorlaszokkal kellett birokra kelnünk. S vasutasaink újabb tanújelét adták szocialista hazafiságuknak. *Varga Károly, Bai István, Báthori Gyula, Lövei Zoltán, Fodor István* nevét ismerte meg az ország és sokszáz vasutastársukét, akik tóradhatatlanul szálltak szembe a csikorgó hideggel, a többszázcentiméteres hóval. *„Az ország népe hálás nekik és büszke rájuk..."* írta a Szabad Nép az elismerés hangján. És ebben az időben jelent meg a Szabad Nép „Vasutasbecsület" című vezércikke is. A vasutasok sötétkék egyenruhája a helytállásnak, áldozatvállalásnak lett kifejezője.

Ezekre a becsületet szerzett egyenruhákra egymásután kerültek az ország megbecsülésének kifejezőjeként a kormánykitüntetések. *Csermely Jánosnak, Arató Ferencnek, Dér Sándornak* az Elnöki Tanács elnöke, *Dobi István* nyujtotta át a *„Szocialista Munka Hőse"* kitüntetést és a vele járó *„Népköztársasági Érdemrend"*-et. De sokszáz azoknak a száma is, akiknek munkáját más kormánykitüntetések — közte több Kossuth-díj — jelzi.

Amikor e kitüntetéseket említjük, nem felejtjük, s ünnepélyesen meghajtjuk az elismerés lobogóját a vasutas hősök névtelen ezrei előtt, akik az országban elsőként nyerték el például Budapest-Ferencvárosban a *„Munka Vörös Zászló"* érdemrendet, Miskolcon a III. pártkongresszus dicsőséges vöröslobogóját, akik derékhadát képezték az árvizsujtotta területek védelmének.

Egyetlen esztendő nagyszerű tettei sorakoznak itt. Olyan esztendőé, mely ismét messzehangzóan hirdeti, mire képes a felszabadult nép, melyet a párt vezet, ahol a kommunisták haladnak az első sorokban.

Nehéz munka van mögöttünk, de nincs idő a pihenésre. Az előttünk álló új feladatok új tetteket követelnek! S ha visszatekintünk a megtett útra, azt elsősorban azért tesszük, hogy erőt merítsünk ahhoz, ami előttünk áll. A párt új győzelemre vezeti népünket — a kormányprogramm célkitüzéseinek megvalósítására, az életszínvonal állandó emelése feltételeinek megteremtésére, a szocializmus alapjainak lerakására. Mult év júniusában indultunk el a szocializmus építésének új útján. S egyéves előrehaladásunkat nagyszerű győzelmek jelzik. Iparunk már több közszükségleti cikket gyárt, a falun nem maradt bevetetlen terület s az új gabonát már vagonok százai viszik a malomkövek éhes fogai közé. Bizakodóbbak, boldogabbak vagyunk. Az eltelt év alatt árleszállítás, a hús és zsír árának csökkenése, a februári bérrendezés, és a számos szociális beruházás emelte életszínvonalunkat. S most éppen a vasutasnap előtt újabb, az eddigi béremeléseket felülmuló határozat növeli tovább a vasutasok életszínvonalát. A minisztertanács évi 108 millió forinttal emelte a mintegy 88.000 havidíjas vasutas fizetését. Örömmel és büszkeséggel tölt el bennünket ez a béremelés, melyhez a mi áldozatos munkánk is alapot adott.

A béremelés a vasutasok munkája iránti újabb bizalom jele s erre csak egyképpen válaszolhatunk: az előttünk álló őszi forgalom feladatainak maradéktalan elvégzésével, az önköltség csökkentésével, a munka minőségének megjavításával.

A IX. országos vasútüzemi értekezlet elénk tárta teendőinket: *mindent elszállítani, mégpedig azonnal!* Ez nem könnyű feladat, hisz gazdag gabonatermés, több mint két és félmillió tonna cukorrépa, a tavalyinál csaknem egy millió tonnával több burgonya vár vagonokra. S a nagyarányú mezőgazdasági szállítás mellett építőanyagokat várnak a most születő családi és lakóházak, darabáruk és gépek sokaságát a mezőgazdaság. Ehhez mozdonyok és vagonok kellenek. Olyan mozdonyok és olyan vagonok, amelyek javítás nélkül, szinte állandóan gördülve, üzemzavarmentesen, hónapokig túlsúllyal megrakottan járják az acél-országutat.

Olyan feladat ez, mely egész embert, áldozatos munkát követel valamennyiünktől. Olyan munka vár ránk, amelynek végrehajtásához izzani kell a hazaszeretetnek, magasan lobogni a munkaverseny lángjának. A negyedik vasutasnap és alkotmányunk ünnepe az a pezsdítő láng, melyben acéllá edződik az akarat, tetté válik a felajánlás. Tették, mint Debrecen állomásán, ahol nappal 1500 tonna túlsúly további sát vállalták a vasutasnap és augusztus 20-a tiszteletére, és ahol 3499 tonna túlsúlyt — több mint kétszeresét felajánlásuknak — visznek már napok óta a mozdonyok. Tették, mint a Szolnoki Járműjavítóban, ahol *ifj. Mátyás János* eszerelő brigádja július 23-án teljesítette augusztus 8-i vállalását. Tették, mint ezernyi vasútállomáson szerte az országban, ahol vasutasbecsülettel küzdenek a felajánlások győzelmes teljesítéséért.

Vasutasaink ünnepre készülnek: kultúrműsorral, dallal, vidám hangulattal, lelkes munkaversennyel. Augusztus 8-án, a negyedik vasutasnapon, ismét bizonyságát adják népünknek, hogy készek az újabb feladatok megoldására, újabb tettekkel, munkagyőzelmekkel, vasutasbecsülettel tanúsítani: méltók a nép megbecsülésére, a párt bizalmára.

Évi 108 millió forinttal emelte a minisztertanács a havidíjas vasutasok fizetését

Alig több mint egy esztendő telt el a kormányprogramm óta, tizenhárom hónapja annak, hogy rátértünk a szocializmus építésének új útjára, melynek lényege, hogy *a szocializmus alapjainak lerakásával egyidőben állandóan emeljük népünk — köztük a vasutasok — anyagi és műveltségi színvonalát.*

E politika következetes megvalósulásának volt eredménye a többezer árucikkre kiterjedő árleszállítás, a hús és zsír árának jelentős csökkenése és a vasutasok számára oly jelentős februári — átmeneti jellegű — bérrendezés, mely az 1—25. bérosztályban dolgozóknál (mintegy 52.000 havibéres vasutas) évi *36 millió forintos béralapnövekedést* eredményezett.

A napokban újabb nagyfontosságú döntést hozott a minisztertanács. Elhatározta, hogy

augusztus 1-től új fizetési rendszert kell bevezetni a vasútnál,

melv lényegében megszünteti az eddigi aránytalanságokat, a vasutasok bérezésének hátrányos helyzetét. E határozat mintegy *88.000 havidíjas vasutast érint és jelentős béremelkedést jelent.*

A vasutas dolgozók béralapja 1954 augusztus 1-től havi 9 millió (évi 108 millió) forinttal emelkedik, ami annyit jelent, hogy a februárban történt bérrendezéssel együtt évi 144 millió forinttal jut több a vasutas dolgozóknak.

Ilyen nagyjelentőségű bérrendezésre még nem volt példa a magyar vasút történetében! Ez az összeg a dolgozók létszámát tekintve átlagosan *18 százalékos, mintegy 150 forintos egy főre eső havi béremelkedést jelent.*

Ez az intézkedés is napnál fényesebben bizonyítja, hogy pártunk és kormányunk minden erőfeszítést megtesz — az adott lehetőségeken belül — a dolgozók életszínvonalának emeléséért. Pártunk ilyenirányú politikája nem újkeletű. Amióta népünk az ország gazdája, szünet nélkül folyik a dolgozók anyagi jólétének állandó emelése. Az eltelt tíz esztendő során a vasúton is — mint az egész országban — megszünt a régi világban oly gyakori munkanélküliség, a létbizonytalanság, a sivár, reménytelen jövő. Helyébe lépett az állandóan fokozódó jólét, az életszínvonal állandó emelkedése.

Bizonyságképpen elegendő, ha csak néhány esztendőre tekintünk vissza a vasutasok életében: 1950 tavaszán történt az első lényeges változás a vasutasok bérezésében. Bevezették a szocialista jellegű, a dolgozók egyéni teljesítményeit figyelembevevő teljesítménybérrendszert, az alapfizetési és munkaköri, valamint a prémiumbérezés alkalmazását. Ezt az intézkedést követték sorra a többiek.

1952 január 1-től évi 73 millió forint béremelést kaptak a vasutasok. Majd a mult évben pártunk Központi Vezetőségének júniusi határozata után került sor a februári 36 millió forintos béremelésre. Február óta azonban más intézkedések is történtek. Felülvizsgálták a javítóműhelyek normáit és rendezték az itt talált aránytalanságokat, lényegében egy szintre hozva a MÁV vállalatok műszaki dolgozóinak fizetését a külső iparágakéval. Örömmel üdvözölték pályafenntartási dolgozóink a már-ciusi kategóriarendezést, melynek eredményeként az eddigi III-ból a IV-es kategóriába kerültek, ami 100 forint keresetnövekedést eredményezett. És az intézkedések sorozatához tartozott a vasut építőipari vállalatainál dolgozók napi 6—10 forintos (változó munkahelyeken dolgozók) különélési pótléka is. Ezek előzték meg a mostani évi 108 millió forintot kitevő bérrendezést.

Vasutas dolgozóink örömmel fogadták ezt a határozatot, melyről 1953 októberében *Rákosi* elvtárs is beszélt a kisfizetésű dolgozók bérezését említve. Vasutas dolgozóink ismételten meggyőződtek arról, hogy a párt szavára építeni lehet, a párt szavát tettek követik.

Eddigi bérrendszerünk hibái

A minisztertanács nagyjelentőségű határozata nemcsak fizetésrendezést jelent, hanem meglévő bérrendszerünk legjelentősebb hibáinak kijavítását is. Eddig havidíjas dolgozóink bérezését káros centralizáció, bonyolult bürokratikus ügyintézés „kísérte". A munkaköri bérben az alsó és felső határok között mindössze 10—20 forintos különbség volt s ez gátolta, hogy az illetmény összege kifejezze a jó vagy gyengébb munkát, hű képet adjon a dolgozó munkájának színvonaláról.

Hosszadalmas ügyintézéssel járt az egyik munkakörből a másikba való átsorozás is. A helyi szerveknek ilyen esetben csak javaslati joguk volt s ez — sajnos — legtöbbször elveszett a bürokrácia útvesztőiben.

Prémiumrendszerünk is számos jogos panaszra adott okot. Sokat vesztett ösztönző erejéből amiatt, hogy a prémium mereven a tervteljesítéshez volt kötve, s így abban az esetben is, ha a dolgozóktól független okok akadályozták a tervteljesítést — elveszett a prémium. Más esetben pedig *„szerencsés véletlen"*, illetve *a valóságos helyzet elferdítése* „eredményezett" jogtalan többletbért. Sok problémát okozott az úgynevezett fordatúlóra számfejtése is, mert bonyolult és nehezen értékelhető volt, hogy például egy személypénztárosnak vagy laktanyaőrnek milyen a „terhelési" százaléka.

Az új bérrendszer alapelvei

Most bevezetésre kerülő bérrendszerünk sokat segít ezeken a hiányosságokon. Miért?

Változatlan maradt az alapfizetés,

megszünt a két területi beosztás, viszont jelentősen módosultak a munkaköri bérezések.

A munkaköri bérezéseknél életbelépett az úgynevezett *„tól—ig"* rendszer. Mit jelent ez? Azt, hogy *munkakörönkint alsó és felső határokat állapítottak meg, melyen belül a besorolást a szolgálati főnök, a helyi mozgalmi szervek véleményét figyelembevéve, alkalmazza meg.* Ilyenformán például egy térfelvigyázó 700—1070 forint közötti illetményt kaphat. Tehát bőséges lehetőség nyílik az ösztönző bérezésre. A gyengébb dolgozó 700, a közepesen dolgozó esetleg 850—900 forintot, a kiváló dolgozó pedig a maximumot, az 1070 forintot is megkaphatja. A bérezés igazságosságát az is alátámasztja, hogy

a döntés a szolgálati főnök joga,

aki legjobban ismeri beosztottjait, azok munkához való viszonyát, fegyelmezettségét, lelkiismeretességét.

A „tól-ig" bérezési rendszer azonban veszélyeket is rejt magában. Elsősorban az „egyenlősdi" veszélyét. Előfordulhat, hogy egy-egy szolgálati vezető — esetleg a gyengébben dolgozó jogtalan követeléseit véve figyelembe — nem él a bérhatáron belüli lehetőségekkel és a munkakörre megadott átlagbért állapítja meg. *A pártszervezet és az üzemi bizottság harcossága, helyes állásfoglalása ilyen esetben is nélkülözhetetlen, éppen a jól dolgozók érdekeinek megvédése és a gyengébbek jobb munkára ösztönzése miatt.* A bérezésnek ez a formája a népnevelők és szakszervezeti bizalmiak számára is feladatot ad. Megmagyarázni: *mindenkit munkája szerint sorolnak a bérhatárok közé és csak a dolgozón, minőségi munkáján és fegyelmén mulik, hogy az alsó és felső bérhatáron belül hova nyer besorolást.* Elmondhatják, hogy az augusztusi besorolások megváltoztatására van lehetőség — aki javít munkáján, elérhet kedvezőbb besorolást.

Uj bérezési rendszerünk nagy eredménye:

megszüntette a II. területi bércsoportot a havidíjas dolgozóknál.

Ez az intézkedés számos dolgozónk jogos panaszát orvosolja, hisz az utóbbi időkben a megélhetési viszonyok nagyjából az egész ország területén azonosak.

Bevezetésre kerülő bérrendszerünk *változásokat hozott a forda-túlórák elszámolásánál is.* A forda-túlóra a munkaköri-bérbe épül be és így a dolgozó túlóráját munkaköri-bér formájában kapja. Ugyancsak a mutatószámos prémiumok jelentős része, 63 százaléka is a munkaköri-bérekben kerül kifizetésre. A *fennmaradó 37 százalék képezi az egyéni premizálás alapját,* melyet a szolgálati főnök a legjobban dolgozóknak juttat.

Összefoglalva: a fizetésrendezés tehát mintegy 88.000 főnyi havidíjas vasutast érint. *Azokat, akik eddig fizetésüket alap- és munkaköri bér, valamint prémium címen kapták.* Ilyenek, többek között, *az állomási dolgozók, mozdonyvezetők, fűtők, vonatkísérők, művezetők, pályamesterek, adminisztratív dolgozók.* Közülük is *a legjelentősebb emelést az eddigi kisfizetésűek kapják.* A fizetésrendezés — jelen esetben — nem érinti a mintegy 50—60.000 fizikai munkát végző vasutast, akiknek bértételei azonosak a külső iparágakéval.

A bérrendezés hiven tükrözi, hogy pártunk és kormányunk milyen messzemenően, minden nehézség és természeti csapások közepette is segíti vasutas dolgozóinkat. A bérrendezés egyben elismerése vasutasaink jó munkájának, melyre csak egyképpen válaszolhatunk: további jó munkával, az őszi forgalom feladatainak maradéktalan minőségi elvégzésével, mely további alapot teremt életszínvonalunk állandó emeléséhez.

A moszkvai vasúti technikumban



A Szovjetunióban különös gondot fordítanak a vasutas fiatalok továbbképzése, vasúti ismereteinek bővítésére. Képünkön a moszkvai vasutas technikum épületének egy csoportját látjuk, előtérben az óraszünetben sétáló fiatalokkal. Ebben a technikumban kilencszáz vasutas fiatal tanul.

(Pressz Fotóágentszivó felv.)

A technológiai FEGYELEM megszilárditása

Irta: Kalló Imre, MÁV igazgatóhelyettes

Néhány hete, hogy a IX. Vasútüzemi Ertekezlet megtárgyalta az évenkinti visszatérő, de mindig fokozódó követelményeket támasztó őszi forgalmi feladatokat. Megszülettek a határozatok is, amelyek konkrét tennivalókat szabnak a különféle szolgálati ágak dolgozói elé.

A járműjavító üzemi vállalatok jelentékeny szerepet vállaltak ebből a közös munkából. Amikor a szállítási kampány megindul, óriatuk múlik, hogy a forgalom rendelkezésére áll-e a minőségileg kifogástalan állapotú és elegendő mennyiségű mozdony és kocsi.

Sok szó esik mostanában a technológiai fegyelem betartásának fontosságáról. Politikai és gazdasági életünk vezetői nem egyszer tették és teszik szóvá ezt a kérdést. Valóban, *munkánk egyik legégetőbb feladata a technológiai fegyelem megteremtése, mely megköveteli, hogy a dolgozók, fizikaiak és szellemiek egyaránt, a mai technikai fejlettségünknek és az üzem adottságainak megfelelően előirt javitási és gyártási eljárásokat a legprecizebb pontossággal tartsák be, mert csak így biztositható a végzett munka legkisebb önköltsége és legjobb minősége.*

A technológiai fegyelem tehát szoros kapcsolatban van a termelés két legfontosabb mutatójával, az önköltséggel és a minőséggel. Az elhanyagolt, elkapkodott munka, a gyártási eljárások megsértése csak csalóka költség-, illetve időmegtakarítást eredményez, melyet azután százszorosan kell megfizetni a minőségileg rosszkivitelű jármü utánjavitása, vagy éppen kiesése okozta károk miatt. Bár ez a megállapitás mindenki számára egyszerű és világos, mégis nagyon sok hiba és lazaság van a technológiai fegyelemnél Pedig a járműjavitók dolgozói számára rendelkezésre állnak a szükséges technológiai előirások, pontosan meg van szabva az egyes javitási nemeknél az egymást követő műveletek sorrendje. Nagy fáradsággal és költséggel elkészült sokezer kartotéklap irja le a legkisebb részmunkák menetét is. És mégis feledésbe mentek volna, eltűntek volna ezek az előirások a fiókok mélyén?

Lehet-e ott a technológiai fegyelem betartásáról beszélni, ahol az előirás szerint beszerelendő, melegen egyengetendő alkatrészt a járművön egyengetik nagykalapáccsal, vagy amikor a letisztitatlan, rozsdás és rosszul kifaragott felületre hegesztenek rá az ivhegesztők. Nos, igy valóban hamarább lesz kész a munka, több a kereset is, csak éppen a mozdony és a kocsi sir utána... De nézzük tovább a kérdést. Elhanyagolják a vállalatok a gyártásszerű munkával járó előnyöket. Például a cserejavitási rendszer annyi erőfeszités után még mindig nem tölti be hivatását. Pedig nemcsak kevesebb költséggel jár a cserejavitás, hanem a központi helyen és sorozatban javitott alkatrészek esetében a helyes technológiai sorrend betartása jobban is ellenőrizhető, mint az egyes darabok jól-rosszul való javitásánál. A kivitel rovására megy az is, hogy az ilyen egyedi javitást az ezzel nem rendszeresen foglalkozó szerelőlakatos végzi el.

A laza szegecsek ráhegesztéssel való *„megszoritása"*, a facsavaroknak kalapáccsal való *„behajtása"*, a csavaranyák meghúzásának elmulasztása, a sasszegelés hiányai, mind-mind gyakori példái a technológiai előirás megszegésének. Nem egy esetben a felületek előirt marása helyett vésős végzi el a munkát és a felület egyenlőtlenségeit utánreszeléssel próbálják eltüntetni. Gyakori a vonóhorgok és csavarkapcsok szabálytalan javitása is. Igy a vonóhorgon nem egyszer *tilos hegesztést* végeznek, ami veszélyes beedzést idézhet elő.

De elkedződik ez a laza és felületes munka már az alapüzemeknél is. Az úgynevezett ráhagyásoknak mind az öntött, mind a kovácsolt alkatrészeknél pontos előirásai vannak. Ezzel szemben igen sokszor *„szemre"* megy a ráhagyás, amelyről aztán nem szoktak kedvezően nyilatkozni az esztergályos, vagy a gyalus elvtársak. Anyagpazarlást és önköltség-növekedést okoz az ilyen munka. A fékszerelő lakatos sem nyilatkozik hizelgően arról az esztergályosról, akinek a csövekre vágott rossz és hibás menetei miatt órákat kell kinlódnia a szereléssel. Vannak azonban súlyosabb dolgok is. A felületesen csiszolt tengelycsap, a rosszul és sebtiben illesztett ágycsésze gyakori következménye a hőnfutás. Pedig milyen hatalmas kárt okoz egy rakott kocsinak forgalom közben való átrakása és kisorozása!

A légfék javitását igen gondos és pontos előirások szabályozzák. Mégis gyakran elmarad a légvezetékek előzetes kifúvatása és golyóval való ellenőrzése. Mi a következmény? A pályán nem működik a fék, a mozdonyvezető meghaladja a jelzőt, vagy nekimegy az előtte álló vonatnak és bekövetkezik a baleset.

A személykocsi fényezési munkálatainak sorrendjét is számos kartotéklap irja elő. Mégis az történik, hogy egyik festékréteg a másik után kerül fel az előirt száradási idő betartása nélkül. Igen sok reklamációt intéznek az utasok a MÁV-hoz, mert az üléspadok lakkozott, de kellően meg nem száradt felülete ruhájukhoz ragad. Nem egyszer a belső mellékhelyiségek drága zománcfestése már régen elkészült, amikor jönnek a szerelő lakatosok és felrakják a vízvezetéki, gőzfütési vagy világitási hálózatot, alapos kárt téve a festett felületekben.

Sajnos látunk kocsikat, amelyeknél az összetartozó hordrugó hevederek hosszúsága jócskán eltér egymástól, látunk hordrugót, amelyet az előirás ellenére sem szedtek szét, lapjait nem kentek le, de már be van kötve a kimenetre kész kocsi alá.

A technológiai fegyelem megsértését jelenti a járműveknek átvételre való időelőtti felajánlása is. Nem sok köszönet van az olyan elsietett munkában, amelyet a próbára kiállitott járműveken, a hiánylatok alapján, mint utánjavitást kell elvégezni. Ez nemcsak időveszteséget és a próba kimenet idejének eltolódását jelenti, hanem elsősorban azt, hogy az ilyen *„hajrában"* végzett munka nélkülözi az észszerű technológiai előirások betartásának legkisebb mértékét is.

Nem egyszer látunk próbára kiállitva frissen mázolt fővizsgás teherkocsikat, amelyeknél az ajtócsuklók és a zárkallantyúk körül megfeketedett a burkolat és elégett a festék, mert utólag dolgozott rajta a hegesztő. Sorolhatnánk ezeket a jelenségeket tovább is. Nem szükséges. Egy tény: az ilyen munkavégzéseket semmiféle technológiai előirás nem engedné meg! *Az egyes műveletek elhagyása lehet, hogy pillanatnyilag több járművet biztosit és ha az ellenőrzés nem kielégitő, a kereset is növekszik. De ez a „több" kocsi — kevesebb, mert rossz minőségű kocsi és a technológiai szabályok megsértésével elért kereset is kevesebb kereset, mert az igy felvett bér nem szolgálja az önköltség csökkentését, a minőség javitását, iparunk és gazdaságunk növekedését, ezek pedig elválaszthatatlanul összefüggnek fokozatos anyagi gyarapodásunkkal.*

Sürgősen tennünk kell e káros jelenségek ellen. Előtérbe kell helyezni a legszigorúbb technikai fegyelmet. A miniszteriumunk is van ezen a téren mulasztása: elsősorban az, hogy nem ismerte fel elég korán e kérdés fontosságát. De már történtek intézkedések.

A vállalatok átszervezése során felállitásra kerültek, a vállalatok kebelén belül, a *„technológiai osztályok"*. Ezek képezik a vállalat élő, műszaki *„lelkiismeretét"*. Az ő feladatuk elbirálni, mérlegelni és kidolgozni a technikai haladásnak megfelelő legjobb és legcélravezetőbb, de egyben a leggazdaságosabb eljárásokat. A lassan feledésbe ment kartotéklapok újra kézbe kerültek: a vállalatok havonta összesen 1500 darabot vizsgálnak felül. Ennek további fejlesztése a müveletterv részletes kidolgozása lesz, rajzokkal és pontos műszaki leirásokkal. A műszaki normák egy része már július hó 1-ével bevezetésre került és folyamatosan készül továbbra is. Fokozatosan kiegészitést nyernek a pontosabb átvételhez szükséges *kapták* és *sablonok*, kiegészül az átvételhez szükséges műszerek állaga is.

A technológiai előirásban és utasitásokban tehát nem lesz hiány. De a technológiai műveletek betartása *elsősorban a munkát végzők öntudatán, fegyelmezettségén és lelkiismeretességén múlik.* És hogy ez valóban áthassa a dolgozók egész közösségét, ahhoz még sok felvilágositó munkára van szükség. Ebben a feladatban sokat segithet a pártszervezet és szakszervezet, ha a népnevelők és bizalmiak feltárják a dolgozó tömegek előtt: saját felemelkedésüket gátolják, ha nem tartják be a kötelező technológiai fegyelmet.

Az őszi forgalom sikerét csak harc árán tudjuk biztositani. Követelni kell a műszaki feltételek biztositása mellett a lelkiismeretes munkavégzést is. Ha ezt mindenki átérzi, akkor nemcsak több mozdony és több kocsi, hanem jobb mozdony és jobb kocsi is lesz, márpedig ez a döntő kérdése az őszi forgalmi csata megnyerésének. A járműjavitók dolgozói eddig mindig megtették kötelességüket, minden remény megvan arra most is, hogy a technológiai fegyelem megjavitásáért folyó harc sikert hoz és ennek nyomán a járműjavitók dolgozó eddigi eredményeiket is túl fogják szárnyalni.

Negyven év tapasztalatával a negyedik vasutasnap sikeréért



Szép szolgálati évfordulót ünnepelt a Landler Jenő Járműjavitóban Szalai János marós (a kép baloldalán) és Lehel Károly esztergályos: mindketten negyven év óta dolgoznak az üzemben. Az évfordulón Szalai és Lehel elvtársak kijelentették: „Negyven évi szakmai tapasztalatunk és tudásunk felhasználásával és átadásával akarjuk elősegiteni a vasutasnap sikerét, meghálálni a vasutasok iránti megbecsülést."

(Kovács Géza felv.)

Nemzetközi HÍREK

A szovjet vasutasok kiváló munkateljesitményekkel teszik emlékezetessé az Összszövetségi Vasutasnapot

A szovjet vasutas dolgozók lelkes, ünnepi hangulatban készültek az Összszövetségi Vasutasnapra. Az augusztus 1-ét megelőző hetekben a kiemelkedő munkasikerek egész sorozata született. A szovjet vasutasok lapja, a *„Gudok"* nap-nap után bőséges tudósitásokban számolt be a vasutas dolgozók százezreinek lelkes vállalásairól, munkasikereiről. A lap egyik legutóbbi számában, *„Uj feladatok, uj követelmények"* cimü cikkében a többi között a következőket irta:

A vasutasnap ünnepét oly körülmények között ünnepeljük, mikor a Szovjetunió népei a párt köré tömörülve újabb győzelmek felé haladnak. Az ötödik ötéves terv hatalmas feladatai a közeli megvalósulás előtt állnak.

Ujabb, megnövekedett követelményeket állit pártunk a vasútforgalom elé is. *Lenin* tanitása szerint a vasút a falu és a város, az ipar és a mezőgazdaság közötti kapcsolat egyik legerősebb biztositéka. A szovjet állam eddigi története megmutatta, hogy a szocialista állam épitésének minden korszaka, minden lépés a szovjet gazdaságban a legszorosabb kapcsolatban áll a közlekedés fejlődésével, a közlekedés munkájának javitásával, tökéletesitésével. Ez megmutatkozott az intervenció után, a szocialista épités idején, a Nagy Honvédő Háborúban és a harcok befejezése után egyaránt.

Nagy feladatok állnak a vasút előtt jelenleg is, de minden lehetőségünk megvan ezek végrehajtására. Folytatjuk a vasút felszerelését a technika uj vivmányaival. Iparunk nehéztipusú mozdonyokat állit elő, 3000—3500 tonna vontatóerővel, valamint olyan személyvonati mozdonyokat, amelyek óránkint 130 kilométeres sebességgel haladhatnak. Uj kocsijainkat teljes egészében fémből állitjuk elő, a tehervagonokat nagyobb raksúlyúra épitjük. Uj vonalakat, pályákat, másodvágányokat épitünk. Tökéletesitjük a jelző- és távközlőberendezéseket. A párt fejlett káderekkel látja el a vasutat, akik képesek a nagy feladatok véghezvitelére.

A szovjet vasutasok — fejeződik be a cikk — az összes vasútforgalmi munka továbbfejlesztésével köszöntik és teszik emlékezetessé a vasutasnapot.

A magyar vasutas dolgozók forró üdvözlete a szovjet vasutasnap alkalmából

A szovjet vasutasok ünnepének alkalmából a magyar vasutas dolgozók nevében *Csermely János* elvtárs, Budapest-Keleti pályaudvar helyettes főnöke, a *„Szocialista Munka Hőse"* rádió-üdvözletet küldött a hős szovjet vasutasoknak. A rádióadás szövege a következő volt:

Drága Elvtársaink, Barátaink!

A magyar vasutasok százezres serege nevében forró üdvözletemet küldöm a szovjet vasutasoknak az Összszövetségi Vasutasnap alkalmából. Mi, magyar vasutasok sohasem felejtjük el azt az őszinte, szivből jövő támogatást és segitséget, amelyet Tőletek, szovjet vasutasoktól kaptunk. A német fasiszták vasútvonalainkat felszaggatták, mozdonyainkat, kocsiparkunkat tönkretették, elhurcolták. Vasutunk újjáépitése, korszerüsitése elképzelhetetlen lett volna a Ti baráti segitségetek nélkül.

Néhány nap mulva, augusztus 8-án ünnepeljük mi, magyar vasutasok a negyedik vasutasnapot. Mindnyájan érezzük, hogy legméltóbban úgy készülhetünk fel erre a napra, ha mégjobban kiterjesztjük, elmélyitjük a magyar vasutas azokat a nagyszerű mozgalmakat, amelyekre Ti tanitottatok meg bennünket.

Az idei őszi forgalom során mi, magyar vasutasok erőnket megfeszitve teszünk eleget annak a megtisztelő feladatnak, amelyet pártunk és kormányunk ránk biz. Nehézsúlyú irányvonatokkal szállitjuk a gépeket, épitőanyagokat az ország minden részébe, szemveszteség nélkül továbbitjuk a gabonát rendeltetési helyére. Mi, magyar vasutasok igy segitjük hazánkat az ötéves népgazdasági terv végrehajtásában.

A Vasutasok Szakszervezete vezetőségének üdvözlő távirata

A szovjet *Összszövetségi Vasutasnap* alkalmából a *Vasutasok Szakszervezete* központi vezetősége nevében *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke a következő üdvözlő táviratot küldte a *Szovjetunió Vasutas Szakszervezete központi vezetőségének:*

„A magyar Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége nevében meleg szeretettel üdvözöljük elvtársainkat és a Szovjetunió minden vasutas dolgozóját a szovjet vasutasnap alkalmából. Kivánjuk, hogy a kommunizmus épitésében elért eredményeik további fokozásával, a világbékéért folyó küzdelemben szilárd helytállással vegyék ki részüket a nagy Szovjetunió és a béketábor népeinek békés törekvéseiből."

Üdvözlőtáviratok, levelek a szovjet vasutasnap alkalmából

Temesvári Henrik sztahanovista forgalmi szolgálattevő és *Aszódi József* munkaérdemrendes kocsimester, Budapest—Józsefváros állomás dolgozói a szovjet vasutasnap alkalmából levélben keresték fel *Archipov* és *Lucskov* elvtársakat, *Vszpolje* állomás dolgozóit. *Temesvári* és *Aszódi* elvtárs beszámoltak azokról az újabb eredményekről, amelyeket *Archipov* és *Lucskov* elvtársak módszerével állomásukon elértek és kérték a szovjet elvtársakat, hogy tapasztalataikat továbbra is juttassák el a magyar vasutasokhoz.

Pécs fütőház dolgozói *Pányin* elvtárshoz intéztek üdvözletet, akivel állandó levelezőkapcsolatban állnak.

Pécs állomás dolgozói a moszkva-kievi személypályaudvar dolgozóihoz irtak levelet.

A NEGYEDIK VASUTASNAP menetrendje

Gazdag programmal ünnepeljük meg az idén is a vasutasnapot. A hivatalos ünnepségeken kivül kiállitások, vidám, zenés, táncos, müsoros mulatságok, érdekes sportesemények nyujtanak szórakozást a vasutas dolgozóknak és az érdeklődő közönségnek. Részletes programm a következő:

Augusztus 5-én

16 órakor a vasutas képzőművészek és képzőművészeti iskolák növendékei kiállitásának ünnepélyes megnyitása a vasutas szakszervezet központi zeneiskolájában, Rózsa Ferenc-utca 67. szám alatt.

Augusztus 6-án

16 órakor *ujitó kiállitás* nyilik a vasuti főosztály Lövölde-téri kultúrtermében.

Augusztus 7-én

14.30 órakor az országház kupolacsarnokában kerül sor a *„Kiváló vasutas"* és *„Érdemes vasutas"* kitüntetések, valamint a pénzjutalmak kiosztására. A kitüntetéseket és a jutalmakat *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés és postaügyi miniszter adja át. Utána a miniszter fogadást rendez a kitüntetettek tiszteletére.

Aznap este 20 órakor *diszelőadás* lesz a margitszigeti szabadtéri színpadon. Bebrits Lajos elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepi beszédet mond. Fellépnek a müsorban az Operaház müvészei, *Fodor* János, *Simándi* József és mások, továbbá *Honthy* Hanna, *Ráthonyi* Róbert és több neves fővárosi müvész. Közreműködik a MÁV szimfónikus zenekara és a vasutasszakszervezet központi énekkara. Konferál: *Darvas* Szilárd.

Augusztus 8-án

vasárnap *14 órától 20 óráig* nagyszabású kultúr- és sportműsor lesz a Népligetben a legkiválóbb Lokomotiv-sportolók és vasutas kultúrgárdák közreműködésével.

Aznap *15 órakor* a Szőnyi-úti Lokomotiv-stadionban a sportünnepség ünnepélyes megnyitása, utána atlétikai viadal, röplabdamérkőzés, tornaverseny, majd *félhatkor Csehszlovákia—Magyarország, nemzetek közötti válogatott labdarúgómérkőzés.*

A Kálvária-téri színpadon 17 órakor opera- és operett részletek, ének- és zenekari számok előadásával szép kultúrműsor lesz. Közreműködnek a vasutas kultúrcsoportok, zenekarok, táncscsoportok.

A Landler Jenő Járműjavitó ÜV. lakótelepén délelőtt 10 órától este 22 óráig ugyancsak szórakoztató kulturális és sportesemények kerülnek megrendezésre.

Este 22 órakor a Landler Jenő Járműjavitó ÜV. és az Északi Járműjavitó ÜV. lakótelepén *utcabál* zárja be a vasutasnapi ünnepségeket.

Koroljeva Klavdia Petrovna



e'vársnőt, a moszkva-rjazáni vasútvonal forgalmi szolgálattevőjét Sztálin-dijjal tüntették ki. A Sztálin-dijat új sztahanovista munkamódszerek bevezetéséért, valamint a munkamódszerek kidolgozásában való részvételéért kapta.

(Fotó N. Kulesova felv.)

DOLGOZÓINK VASUTASNAPI műszakra készülnek

Szombat reggel. Két nappal a vasutasnapi műszak kezdete előtt. Készülődésben és lelkesedésben sehol nincs hiány, valahogy olyan benyomást keltenek a szolgálati helyek, mint amikor ünnepség előtt az utolsó simításokat, igazításokat végzik a díszítéseken. Vessünk azonban egy-egy pillantást a dísztések mögé, a lényegre: hogyan indul három nagy szolgálati helyünk az ünnepi műszak napjainak.

BUDAPEST-FERENCVÁROS ÁLLOMÁS

dolgozói a kongresszusi zászló nyertesével, a miskolci csomóponttal versenyeznek. Bizony, egy-két pontnál kissé döcög ez a verseny, nevezetesen a ferencvárosiak nem teljesitették guritási tervüket és a tehervonatok menetrendszerinti indítása körül sincs minden rendben. A fogás leguritása két órát vett igénybe, részint a munka szervezetlensége miatt, de még nagyobbrészt azért, mert többen igazolatlanul hiányoztak a műszakból.

— *Jobb szervezés és szigorúbb fegyelem: ez a két legfontosabb tényező, amit a vasutasnapi műszak sikeréért meg kell valósítanunk* — mondják az öntudatos dolgozók.

A menetrendszerinti indítás a másik „gyönge pont". Ezt a fűtőházzal való jobb együttműködéssel kívánják kijavítani. Nem szabad előfordulni olyasminek, hogy nyolc indulásra kész vonat vár gépre, de annak sem, hogy az állomás késve adja be a mozdonyokat a fűtőházba.

A HAMAN KATÓ FŰTŐHÁZ

azzal kezdte a vasutasnapi műszak elkészítését, hogy *komplex-brigád szerződést* kötött Budapest-Nyugati, Rákosrendező és Szob állomásokkal. A szerződés a vontatás és a forgalom együttműködésének minden mozzanatára kiterjed, de talán a leglényegesebb feladata, hogy fellendítse az *„500 kilométeres"* — és a nehézsúlyú mozgalmat. A szerződés jól támogatja a fűtőház dolgozóinak kezdeményezését, akik elhatározták, hogy a műszak ideje alatt közel *félszáz túlsúlyos vonatot továbbítanak. Kovács György, Bezzeg József, Fődi Sándor, Labáth János, Németh II. János. Grál Sándor* elvtársak mozdonybrigádjaikkal vállalták, hogy a műszak ideje alatt *mind túlsúlyos vonatokat továbbítanak a menetrend pontos betartásával.*

A fiókműhely dolgozói azzal a szándékkal kezdik az ünnepi műszakot, hogy az ő hibájukból *nem fordul elő mozdonykijárási késés*, a kocsimühely dolgozói pedig *minden javításra beadott kocsit még aznap visszaadnak a forgalomnak.* A kocsivizsgálók megfogadták, hogy lényegesen *emelik a kisorozásnélküli javításokat*, az ifi-brigád már augusztus 1-től külön műszakban, vasárnap is elvégzi a rakott kocsik javitását.

AZ ÉSZAKI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

a versenynyilvánosság felfrissítésével, a versenyhíradók élőbbé tételével adnak dúsabb tápot a dolgozók egyébként sem hiányzó lelkesedésének. A IV. kapunál *az új nagy versenytáblát* már fel is állították s a táblán *minden nap közlik majd az ünnepi műszak élenjáró brigádjainak és egyént dolgozóinak teljesítményét.* De a táblán *„feketelistának"* is lesz helye, azok számára, akik még a műszak idején is gátolják a jó munkát.

Különösen alapos gondossággal készültek fel a műszakra a mozdonyosztály dolgozói. Munkájuknak irányt szab a vasútüzemi értekezlet határozata, hogy az őszi forgalom indulásáig minél több mozdonyt kell adni a forgalomnak. A mozdonyosztály dolgozói ezért elhatározták, hogy *a műszak minden napján egy mozdony hagyja el az osztályt*, s a munkát a vasutasnap után is úgy szervezik, hogy továbbra is tartani tudják ezt a teljesítményt.

MAGYAR-CSEHSZLOVÁK komplexbrigád-értekezlet



Az értekezlet résztvevői (Edőcs János felv.)

Elmosódik a határ fogalma, amikor valamely baráti állam vasutasaival találkoznak a mieink. A testvéri együttműködés és a kölcsönös, jobb munkára törekvés feledteti el. Ezt tapasztaltuk hétfőn, július 26-án ismét, amikor a miskolci és plesoveci vasutasok a több mint egy éve folyó párosversenyük negyedévi értékelésére gyültek össze Bánrévén.

Rutkovszki Antal és *Jan Holecska* a magyar és a csehszlovák vasutasszakszervezet területi bizottságának elnökei üdvözölték a részvevőket. Az értékelés a miskolci csomópont vasutasait nyilvánította az elmult negyedév eredményei alapján győztesnek. A két határállomás, *Bánréve* és *Lenartovce* közötti versenyben ugyancsak a magyar vasutasoké lett az elsőség. De nem is lehetett másként, mert az MDP Központi Vezetősége vándorzászlajának nyerteseit, a miskolci vasutasokat nehéz lett volna túlszárnyalni. Egy-két versenypontban azonban a *plesoveci* vasutasok voltak jobbak. Például az elegytonnakilométer-terv teljesítésében. A tapasztalatcsere során elmondták a plesoveciek, hogy vonataikat már útközben rendezik, így a végállomásokon rövid tolatással a végleges rendezés gyorsan megtörténhet. Az előjelentésekből pontosan tudják, hogy milyen munkájuk lesz a vonatokkal, és előre megszervezhetik a munkát. Különösen a lépcsőzetes irányvonatképzésre fektetnek nagy súlyt, így kevesebb is a rendeznivalójuk.

Julius Brockó, a zólyomi forgalmi főnökség helyettes vezetője, majd *Turnai Lajos*, a miskolci igazgatóság vezetője rámutatott arra, hogy amióta a verseny folyik, a versenytárnak munkája rohamosan javul. Ezt bizonyítja az MDP Központi Vezetőségének elnyert vándorzászlaja és a csehszlovák vasutasszakszervezet és a miniszterlanács vándorzászlajának elnyerése is. Igaz, hogy az utóbbi időben a *plesoveciek* ezt a győzelmi jelvényt elvesztették, de éppen ennek a párosversenynek a révén akarják azt visszaszerezni.

Végül *Gáspár Sándor* elvtársnak, a Vasutasok Szakszervezete elnökének javaslatára két ponttal bővítették a versenyszerződést: az egyik a munkafegyelem megjavítását, a másik pedig a szakszervezeti munka megerősítését, a jobb szervezőmunkát célozza.

A két testvérállam vasutasainak találkozását a bánrévei vasutasok jól sikerült kulturműsora zárta be és tette még bensőségesebbé.

ALKOTMÁNYUNK ünnepére A VASUTASNAP tiszteletére

Megtakarítás: 22 darab ezertonnás vonat

Szinte megszoktuk már, hogy *Rákosrendező* állomás dolgozói minden versenykampány alkalmával valamilyen szép teljesítménnyel hallatnak magukról. Ez a teljesítmény most a vasutasnapi versenyszakaszban sem maradt el. A rákosrendezői dolgozók augusztus 8 tiszteletére felajánlották, hogy napi 2400 tonna túlsúlyt továbbítanak. Felajánlásukat azonban eddig *minden nap túlteljesítették és a legutóbbi 10 nap alatt 49.028 túlsúlyt továbbitottak.* Ezzel a többletszállítással *22 darab ezertonnás vonat gépeit és egyéb költségeit takarították meg.*

Az állomás dolgozói a takarékosság mellett szem előtt tartják a vasútüzemi értekezlet által kiadott másik fő irányelvet is: a jóminőségü, gyors munkát. Itt a guritódomb dolgozói járnak az élen. *Irányi József* guritásvezető és csapata egyetlen éjszaka 109 kocsival gurított többet az előirtnál, *balesetmentes jó munkával. Horváth Ferenc* guritásvezető brigádja a nappali műszakban 187 kocsival gurított többet.

Huszonkét irányvonat naponta

Egy hét választ még el a IV. vasutasnaptól, de Ferencváros állomás dolgozói máris jó eredményekkel büszkélkedhetnek az augusztus 8 tiszteletére vállalt munka túlteljesítésében.

A nehézsúlyú mozgalomban a fűtőházzal együtt 8500 tonna túlsúlyteljesítést vállaltak a ferencvárosi dolgozók, ehelyett már *július 25-ig 9350 tonna túlsúlyt továbbitottak.* A kocsitartózkodási terv 108 százalékos vállalása helyett eddig 112 százalékot értek el. Felajánlották azt is, hogy napi 19 irányvonatot továbbítanak. Ehelyett eddig *naponta 22 irányvonat* futott ki az állomásról. Ez 112 százalékos teljesítménynek felel meg. A 120 százalékra vállalt rakodási időt július 25-ig 121 százalékra teljesitették.

Már a vasutasnapra teljesítik az alkotmány ünnepére tett vállalásaikat a tapolcaiak

Tapolcán a forgalomnál, a vontatásnál és a pályafenntartásnál szép felajánlásokat tettek a dolgozók az alkotmány ünnepére. A verseny olyan nagy lendülettel indult meg, hogy a dolgozók közben elhatározták: *az alkotmány ünnepére tett vállalásaikat már augusztus 8-ra, a vasutasnapra teljesitik.* Így például *Kiss József* előmunkás és brigádja a XVII. pályamesteri szakaszon vállalta, hogy teljesítményét augusztus 20-ra 122 százalékra emeli. Ezt úgy módositották, hogy már a vasutasnapra elérik ezt a százalékot. Olyan nagy lendülettel dolgoztak azonban, hogy *vállalásukat a vasutasnap előtt egy héttel már 127 százalékra teljesitették.*

A vontatási szolgálat dolgozói azért versenyeznek, hogy a nehézsúlyú mozgalom fejlesztésével hozzájáruljanak *az önköltség csökkentéséhez. Márvány János* mozdonyvezető és brigádja július 24-én a tapolca—pusztaszabolcsi vonalon 40 százalékos túlsúlyt továbbitott, tehát majdnem egy fél mozdony teljesítményét takaritotta meg. Júliusban ezen a vonalon ez volt a legkiemelkedőbb eredmény. A következő napon Németh Sándor és brigádja a tapolca—celldömölki vonalon 44 százalékos túlsúlyt továbbitott.

Az önköltségcsökkentésnek a forgalomnál is vannak kiváló harcosai: *Tóth Ernő* tolatásvezető és brigádja a kocsimozgatási egységidő teljesítésében 135 százalékos eredményt ért el. *Kiss József* forgalmi szolgálattevő és brigádja július 1—20-ig 114.4 százalékra teljesitette a terhelési tervet.

Párkányi Ferenc,
Tapolca állomás

1955 júniusi tervén dolgozik



Budapest-Nyugati pályaudvar kereskedelmi dolgozói is kiemelkedő munkateljesítményekkel, a darabáru küldemények gyors, pontos és sérülésmentes továbbításával készülnek a vasutasnapra. Bagyinszki Béla kiváló ifirakodómunkás a vasutasnap tiszteletére már 176 százalékos eredményt ért el. Bagyinszki elvtárs jelenleg 1955. évi júniusvégi tervénél tart.

(Kovács Géza felv.)

A cinkotai fiókmühely a MINŐSÉGÉRT

Keresve sem igen találhatnánk zsúfoltabb üzemet, mint a BEV cinkotai vontatási üzemfőnökségének műhelyét. Egy-egy műhelycsarnokban négy-ötféle munkafolyamat zsúfolódik össze s a motorok, alkatrészek, megmunkálógépek labirintusában lépni is alig lehet. Például a kocsimühelyben ugyanazon a vágányon végzik jóformán az egész javitási folyamatot, a leszereléstől a lakkozásig és a betűirásig. Így nem csoda, ha a friss, még nedves lakkozású kocsikra nem egyszer por, piszok tapad,

Kis mühely — nagyvonalú újító-munka

A műhely dolgozói kényelmetlensége, zsúfoltsága ellenére is szeretik munkahelyüket, ilietve munkájukat. Ennek legjobb bizonyítéka — amellett, hogy *az első félév tervteljesítése minden hónapban jóval 100 százalékon felül volt — az újitási és észszerűsítési mozgalom fellendülése.* Nincs olyan üzemrész, amelynek ne lenne legalább egy ujítója. Maga az üzemfőnök. *Teczli Kálmán* elvtárs 11, *Palovics József* elvtárs művezető pedig nyolc újítással szerepel az idei első félév újítási listáján. Az aránylag kislétszámú üzemben egyébként az első félévben 79 újítási javaslatot adtak be a dolgozók, ebből 42-őt fogadtak el s az újításokkal megtakarított összeg az első félévben 219.288 forintra rúg, az újítóknak 14.066 forint újítási jutalmat fizettek ki.

Jót, jobbat és még jobbat; ez a céljuk a cinkotai mühely dolgozóinak, éppen ezért fokozottabb fájdalmat jelent számukra, hogy nem mindig kapnak megfelelő anyagot a minőségi munkához. A *Ganz* és a *Landler Művek* sokszor nem megfelelő méretű öntvényeket, nehezen megmunkálható alkatrészeket ad a műhelynek, legtöbbször a szükségesnél alacsonyabb százalékú forrasztóónt kapnak és több más ilyen körülmény rontja a munka minőségét.

A minőség és a minőség-ellenőrök „mutatószámos prémiuma"

— Éppen ezért sokkal nagyobb elővigyázatossággal, gondossággal kell vizsgálnunk a minőséget — mondják *Horányi* elvtárs, kocsiátvevő és *Pifkó* elvtárs, motorátvevő. — Arra törekszünk — és mind nagyobb segítséget kapunk a művezető elvtársaktól és az öntudatos dolgozóktól — hogy mühelyünk eredményei ne csak számokban mutatkozzanak meg, hanem elsősorban a minőségben. Mindnyájunknak érdeke, hogy a kiadott kocsik, motorok ne kerüljenek rövid idő multán ismét vissza mühelyünkbe.

Világos és észszerű, hogy a minőségi munkaátvevők szívügye a minőség kell hogy legyen. Belátja ezt mindenki, csak éppen a régi *„mutatószámos prémium"* rendszere nem vesz tudomást erről. Ugyanis a minőségi átvevők prémiuma egyenlő arányban függ a mennyiségtől és a minőségtől, vagyis bármily jó legyen a minőség, ha a mennyiségben lemaradás van, csak a prémium fele illeti a minőség-ellenőrt. Már most nem nehéz következtetni, hogy a kevésbbé lelkiismeretes munkaátvevők miért mondanak le néha a magasfokú, de feltétlenül szükséges igényességről. Ez a terület megérett a legsürgősebb rendezésre s ennek kapcsán természetesen nem a jó minőséggel dolgozó cinkotai műhelyre gondolunk, sőt éppen a jó tapasztalatok kényszerítették tollunkra a kérdést: *miért ne lehetne mindenütt a minőségi ellenőrök szívügye — a minőség.* Ahogyan ez már régóta magától értetődő lenne, ha nem lenne bürokrácia a világon és a vasuton.

Helyzetjelentés Szolnokról

A vasutasnap tiszteletére indított verseny napról napra nagyobb méretekben bontakozik ki a *Szolnoki Járműjavító ÜV-ben.* Július végén a helyzet a következő:

Ifj. *Mátyás* János leszerelő brigádja vasutasnapi vállalását egy 324-es sorozatú mozdony leszerelésével július 23-án befejezte.

A *Berényi, Pintér, Szalai* armatúra-javító és a *Sárosi* szegecsavarjavító brigád ugyancsak teljesítette vasutasnapi felajánlását. Ezek a brigádok egy darab vízállomási és két darab gőzfűtésű kazán armatúra és szegecsavar munkálatait vállalták terven felül. A vállalást július *21-én 15 órakor teljesítették*, a vizállomási kazánnál 150 százalékra, a gőzfütésinél 100 százalékra.

Cseh Zoltán
Szolnoki Járműjavító ÜV

Kétszeres teljesítmény — újítással



A Landler Jenő Járműjavító ÜV. három újítója: Borissza Tibor, Kovács Lajos és Füzesi Gusztáv együttesen átalakítottak egy fúrógépfejet. Az átalakítással a gépen két fúrót lehet alkalmazni a hordrugóhevederek fúrásához. Az újítással a fúrógép teljesítménye az eddigiek kétszeresére növekedett. Képünk: az átalakított gép munka közben.

(Kovács Géza felv.)

Vasutas dolgozók az árvízkárosultakért

Alig takarodott el a térdigérő szennyes víz a komáromi mozdonyszínből, a dolgozók röpgyűlést tartottak, hogy segítsenek azokon, akik az árvíz miatt kárt szenvedtek. *A fizikai dolgozók júliusi és augusztusi fizetésük öt százalékát, a műszakiak pedig nyolc százalékát ajánlották fel* az árvízkárosultak megsegítésére: *ez dolgozónként havonta átlagosan 150, összesen körülbelül 30.000 forint.*

A pécsi igazgatóság területének dolgozói közül szinte órák alatt 830 dolgozó telentkezett, amikor értesítés érkezett, hogy a Duna madocsa—paks—kömlődi térségében sürgős segítségre van szükség. A pécsi terület dolgozói a honvédséggel karöltve öt kilométeres szakaszon erősítették a gátat a vízbetörés ellen. *Adonyban háromszor is átszakadt a töltés, de a vasutas dolgozók hősies erőfeszítéssel újra meg újra betömték.* A pécsi vasutasok árvízvédelmi munkáját *Ács Elemér* vonaltisztviselő irányította nagy szervezőerővel és hozzáértéssel.

Az otthonmaradottak sem feledkeztek meg az árvízről. Az igazgatóság 3. osztályának dolgozói egyhangúlag fizetésüknek *három százalékát* ajánlották fel az árvízkárok helyreállítására. Példájukat követték a többi osztály dolgozói is. Egyes dolgozók kiemelkedő jegyzéssel siettek az árvízkárosultak megsegítésére. Így *Lovrek Ferenc* 200. *Lippai Pál* 100, *Szigeti Ferenc, Filó Győző* 80, *Balyi István* és *Kassai Károly* 70—70 forintot ajánlottak fel.

Két selyemzászló a szegediek hősies munkájáért

Szegedről különvonat indult 600 főnyi vasutas dolgozóval Paksra, az ottani Duna-szakasz erősítésére. Később 300-an a dunakömlődi átszivárgások ellen védték a falut és a földeket. Résztvettek a szegediek Bölcskesziget védelmében is. A paksi járási pártbizottság önfeláldozó hősies munkájukért *két vörös selyemzászlóval tüntette ki a szegedi vasutas dolgozókat.* Az egyik zászlón ez a felirat ékeskedik: *„Az árvízvédelemben tanusított jó munkáért!"* A másik zászló felirata a következő: *„Az árvízvédelemben legjobban dolgozó brigádnak!"* Ezt a zászlót a szegedi pályafenntartási főnökség brigádja kapta.

A *Budapesti Elővárosi Vasút* pályafenntartási főnökségének dolgozói is kivették részüket az árvíz elleni küzdelemből. Elsősorban a szentendrei és a vágóhídi BEV-vonalon dolgoztak, amelyeket szintén fenyegetett az áradás, de emellett egy húsz főből álló brigádot küldtek Győrbe. Ez a brigád *öt napon át védte Győr gátrendszerének egyik szakaszát.* A BEV pályafenntartási főnökségének 42 központi dolgozója egyhavi fizetésének mintegy három százalékát ajánlotta fel az árvízkárosultak támogatására.

A *Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó* ÜV. havidíjas és műszaki dolgozói 6000 forintot jegyeztek az árvízkárosultak megsegítésére, a fizikai dolgozók pedig elhatározták, hogy július 25-én és augusztus 1-én „árvízi műszakot" tartanak. A két napon részükre járó darabbért az árvízkárosultak megsegítésére fordítják.

Debrecen állomás dolgozói fizetésük 1—5 százalékát adják az árvízkárok helyreállítására, a *sztálinvárosi* vasutas dolgozók pedig fizetésük két százalékával járulnak hozzá a nemes akcióhoz.

A kényelmes, kulturált utazásért

Sokan kifogásolták az utazóközönség köréből, hogy a személykocsik mosdóiban nincs szappan és víz, nem lehet utazás közben kezet mosni. Személykocsi állományunk legnagyobb részében a háború folytán megsemmisült a belső berendezés és az újjáépítésnél a mosdófülkék felszerelésére nem fordítottak kellő gondot. Ezt a hiányt most pótolják. A *Keleti Műszaki Kocsihivatal* dolgozói felajánlották, hogy *négyezer darab folyékony szappanadagolót készítenek és azokat beszerelik a személykocsik mosdófülkéibe.* A MÁV-nak máris rendelkezésére áll hét tonna folyékony szappan. Ez a mennyiség elegendő arra, hogy egész személykocsiparkunk mosdófülkéit folyékony szappannal lássák el.

KÖNYVESPOLC

Balázs Anna: AZ ISTVÁNTELKI MUNKÁSEZRED TÖRTÉNETE

A negyedik vasutasnap alkalmából megjelent a vasutasszakszervezet kiadásában Balázs Anna: „Az istvántelki munkásezred története" című könyve.

A mintegy 90 oldal terjedelmű könyv nagy elevenítő erővel pergeti le az első világháború utolsó napjait, a forradalom kitörését, a munkásosztály harcát a proletárhatalom megvédéséért. Vasutasok a hősei a könyvnek, az istvántelki főműhely munkásai, akiknek harcos magatartásán, önfeláldozásán, szervezettségén keresztül nyerünk betekintést az 1919-es idők eseményeibe.

Az istvántelki vasúti munkások között érik a forradalom eszméje. Csendőrökkel vétetik őket körül, megfosztják legelemibb jogaiktól. Tombol az urak terrorja. De a vérözöntől megundorodott munkások látják a reménytgyujtó fényeket, a Kelet felől jövő világosságot. Ez megsokszorozza erejüket. Győz a forradalom. Megváltozik az élet az ezeréves hazában és az istvántelki szerelő-csarnokokban. Reménység, vidámság járja át a vasutasokat. Ujjászületik a megtiport, kiéhezett munkásság. De az önfeledt napok közben egyre sűrűsödő jelek intenek: vigyázni kell. Belső és külső ellenség tör az országra, visszaállítani az urak hatalmát. Az istvántelkieknek elegük volt az urakból, a dölyfös műhelyfőnökből, a katonai parancsnokokból, a csendőrökből, a fojtogató nyomorból, a reménytelenségből. A párt hívó szavára egyemberként verődnek harci egységbe az ellenség ellen.

Elbukik a forradalom, az árulók az idegen zsoldosok visszaszerzik a földbirtokokat, a bankároknak az országot, de a vérüket áldozó, a fegyvert ragadó munkásokban tovább él a hit, a forradalom reménységének hite, hogy eljön az idő, amikor a kezükből kicsavart fegyvert keményen, biztosan fogják a kezükben, amikor a szabadságért, a proletáriátus hatalmáért hozott áldozataik nem lesznek hiábavalóak.

Részletfizetéses tüzelőellátás a vasutas dolgozók és nyugdíjasok részére

A minisztertanács a *Vasutasok Szakszervezete* és az *Anyagellátási Igazgatóság* javaslata és tervezete alapján *részletfizetéses tüzelőellátást* engedélyezett valamennyi tényleges és nyugdíjas vasutas részére. Az akció keretében a vasutas dolgozók összesen *400 forint értékű tüzelőanyag-utalványt* igényelhetnek szolgálati főnökségüknél. A nyugdíjasok ugyancsak 400 forint értékű utalványt kérhetnek lakóhelyük állomásfőnökségén. Az utalványok árát az akcióban részvevők szeptember 1-től folyamatosan *hat hónapig* fizetik ki. Az akcióról a részletes rendeletet a *Hivatalos Lap* 33. száma tartalmazza.

Megnyílt Budapesten a baráti országok vasútainak menetrendi konferenciája

Július 31-én megnyílt Budapesten a baráti országok vasutainak menetrendi konferenciája. Az értekezleten valamennyi európai és ázsiai népi demokratikus ország vasútjának képviselői résztvesznek. A konferencia feladata, megállapítani az 1955—56. évi nemzetközi személyvonati menetrendet.

Összehasonlító kimutatás néhány jellemző régi és új munkaköri bérről

Munkakör:	Régi munkaköri bér, forintban, melyet kiegészített a prémium és túlóra	Uj munkaköri bér alsó és felső határa, melyet még kiegészít az alapfizetés és az egyéni prémizálás
Fűtőházfőnök II.	1708	1450—2170
Pályafenntartási főnök II.	1737	1450—2170
Vontatási mérnök	1072	1100—1650
Vontatási technikus	889	950—1420
Vontatási művezető	880	800—1200
Mozdonyvezető	629	620—1000
Mozdonyfűtő	520	520— 850
Pályamester I.	943	850—1270
Pályafenntartási térközőr (1)	440	460— 690
Állomásvezető I.	1166	1200—1800
Forgalmi szolgálattevő I. (2)	844	800—1220
Térfelvigyázó I. (2)	655	700—1070
Engedélyes távirász I. (2)	538	650— 990
Tolatásvezető I. (2)	670	600— 920
Kocsirendező I. (2)	624	580— 880
Váltókezelő I. (2)	611	600— 920
Sorompókezelő I. (2)	464	400— 610
Raktárnok I. (2)	597	630— 960
Ker. árupénztáros I. (2)	649	650— 990
Személypénztáros I. (2)	584	570— 870
Kezelő jegykiadóőr (2)	436	450— 690
Jegyvizsgáló	404	430— 660
Szertárvezető I.	1005	1000—1500
Szertár raktárkezelő I.	521	550— 820
Bérelszámoló	569	550— 820
Hivatalsegéd I.	382	450— 670
Kapus (2)	382	430— 650

Magyarázat: a zárójelben lévő a 210 órás, a 2 a 240 órás munkaidőt jelzi.

HÍREK

EGYMILLIÓ FORINT KÖLTSÉGGEL befejezést nyert a békéscsabai fűtőháznál a fürdő, mosdó és étkező építése. A következő feladat a békéscsabai és mezőhegyesi állomás ivóvízellátásának megjavítása.

A LEGJOBBAN KARBANTARTOTT és legtisztább mozdony a miskolci igazgatóság területén a Miskolc fűtőház 424.180 számú mozdonya, amelyet Repka László, Molnár István, László József mozdonyvezetők és fűtőik gondoznak.

A BÉKÉSMEGYEI TELEPGERENDÁS község parasztságát a terménybetakarításban a MÁV Hídépítő ÜV. dolgozóinak újabb csoportja segíti. Az első csoport a veszprémmegyei Békás községben az ottani állami gazdaságban dolgozott.

KILENCEDIK GYERMEKE született *Radócz Józsefnénak*, a MÁV Épületszerelő és Elögvártó ÜV. egyik dolgozója feleségének. A 4.35 kilogramm súlyú egészséges fiúgyermeket Rákosi elvtárs tiszteletére Mátyásnak nevezték el.

ÖTVENNYOLC TONNA SZENET takaritott meg húsz nap alatt a dombóvári fűtőházban Sárdi János mozdonyvezető és fűtője Orbán Rudolf ,29 többterheléses vonat továbbításánál.

JÓL SIKERÜLT TAPASZTALATCSERÉT rendeztek a MÁV Vasútépítő ÜV. ercsi építésvezetőségénél, ahol a közeli munkahelyek vezetői és legjobb dolgozói a munkaszervezés módjait beszélték meg.

AZ ÖNKÖLTSÉGCSÖKKENTÉS előmozditására 25 köbméter faanyagot és 20 tonna vasat használnak fel öcska, használható anyagból a vasutasnapi felajánlások teljesítéséhez a Szolnoki Járműjavító ÜV. kocsiosztályában.

KÉT MŰSZAKOS JAVITÓBRIGÁDOT szervezett a Landler Művek üzemfenntartó osztálya a levegő-, víz-, gáz-, gőz-, és villamosvezetékek hibamegelőző karbantartására.

ELKÉSZITETTÉK A KARCAGI TANCSICS TERMELŐSZOVETKEZET víz és villamosvilágitási berendezéseit a szolnoki fűtőház dolgozói. A negyedik vasutasnapra a tanyaközpontban kigyullad a villany, üzembe helyezik a vízvezetéket.

SZTAHANOVISTA MINTABRIGÁD-ANKÉTOT tartottak a napokban Szentesen a környező állomások raktári dolgozóival. Az ankét célja az árukezelésben kialakult legjobb módszerek gyakorlati bemutatása és elterjesztése volt.

A KOCSIFORDULÓ MEGGYORSITÁSA és a kocsik raksúlyának jobb kihasználása érdekében a miskolci igazgatóság kereskedelmi dolgozói és a borsod-abauj-zemplénmegyei Terményforgalmi Vállalat egyéves szocialista szerződést kötöttek. A szerződés a borsodi iparvidék dolgozóinak zavartalan élelmiszer- és gyümölcsellátását célozza.

A NAGYKANIZSAI VASUTASOK és a városi tanács 24-én a felnőttek részére és 25-én gyermekműsort rendezett. A bevételt az árvízkárosultak megsegítésére fordították. Ezt 31-én és augusztus 1-én megismétlik.

UJ OKTATÓFILMET KÉSZIT a vasúti főosztály oktatási szakosztálya a szovjet munkamódszerek szemléltető ismertetésére. A *„Gurítás és siktolatás"* cimu film előreláthatólag augusztus 20-ra elkészül.

ÜZEMBE HELYEZTÉK Albertirsa és Ceglédbercel—Cserő között az önműködő térközbiztositóberendezést.

A „LEGTISZTÁBB ÁLLOMÁS" CIMET a szegedi igazgatóság területén Baja állomás nyerte el. A tisztaság megteremtésében élenjáró dolgozók között 2500 forint jutalmat osztottak szét.

KÉTEZER FORINTOT ADOTT az árvízkárosultak megsegítésére a Landler Művek nyugdijas szakszervezeti helyicsoportja az éveken át elért ügyviteli költségmegtakarításból.

A JÓL BEVÁLT 48-as rendszerű rugalmas váltók sorozatgyártását a gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó ÜV. megkezdte. A váltók fenntartási költsége az eddigieknél kisebb.

VASUTAS KÖNYVNAPOKAT rendez az idén is a Közlekedési Kiadó, a vasúti főosztály szakkönyvtára és az Állami Könyvterjesztő Vállalat. Augusztus hónapban az igazgatósági székhelyeken, állomásokon és fűtőházakban könyvankétokat, szakkönyvkiállításokat és könyvvásárokat tartanak.

A SZELES-FÉLE AKKUMULÁTORVÉDŐ készülék gyártását a Villamos-Vezérlőberendezések Gyára megkezdte. Az újítás akkumulátorairk élettartamát jelentősen megnöveli és ezzel a személykocsik világítása javul.

A vasutas fiatalok életéből

A DISZ KV VANDORZASZLAJÁERT lefolyt verseny harmadik helyezettje, a Nyugatipályaudvar DISZ-szervezete a napokban kapja meg a DISZ központi vezetőségének díszoklevelét és 500 forint jutalmat.

A ZALAEGERSZEGI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG DISZ-szervezete július 23-án avatta fel szép ünnepségen a szervezet zászlóját.

ELKÉSZULT AZ ELSŐ HAROM ifjúsági előadás anyaga, amelyeket a budapesti igazgatóság területén működő ifjúsági szervezetekben ismertetnek majd. Az előadások cime: „A magyar sport fejlődése", „A zene nagy mesterei" és „Ős Buda".

KIRÁNDULÁST SZERVEZTEK július 31-re az épülő Sztálinváros meglátogatására a szegedi igazgatóság diszesei. Utána augusztus 1-én béketalálkozóra gyülnek össze Balatonkenesén a budapesti igazgatóság fiataljaival.

A VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET NÉHÁNY INTELMÉHEZ...

„... a forgalom irányitól még mindig nem használják ki eléggé a kétvágányú pályákon a helytelen vágány használatára adott lehetőségeket, pedig ezzel a módszerrel nagy mértékben lehet fokozni a vonalak átbocsátóképességét ..."



Egérmama: *Látod, sok a páros vonat. Vigyázz, mert a helytelen vágányon is küldhetnek egyet!*
Kisegér: *Ugyan mama, ez nekik úgysem jut eszükbe.*

„... a járműjavitóknál a lehetőség legszélső határáig arra kell törekedni, hogy csökkentsük az átfutási időt ..."



Többek figyelmébe: *Nem a kocsmába való átfutási időről van szó, azt teljesen meg kell szüntetni!*

„... a guritónál sok mázsa szén fekszik a sinek között, amely nemcsak kárt, hanem baleseti veszélyt is jelent ..."



Tanitó: *Sorold fel hazánk szénlelő helyeit!*
Diák: *A tatai, pécsi, salgótarjáni, borsodi szénmedence és a ferencvárosi gurító.*

„... a kormányprogramm elhangzása óta a darabáru forgalom nagy mértékben megnövekedett ..."



A darabáru növekedése nem azt jelenti, hogy egyes árukat több darabban adjunk át a szállitófeleknek.

(Pusztai Pál rajzai)

SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 93 sz. — Telefon: 228—995 428—317, 428—432. Üzemi telefon: 16—76, 39—19. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomda vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 32. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 AUGUSZTUS 10.

A dolgozó nép szeretetét PÁRTUNK és KORMÁNYUNK megbecsülését

az őszi forgalom sikeres lebonyolításával hálájuk meg

Országszerte lelkesen, forró szívvel köszöntötte népünk a negyedik vasutasnap alkalmából a vasutasok nagyszámú táborát. A magyar vasutas dolgozók seregszemléje az egész nép ünnepévé vált. Augusztus 8-án minden vasutas érezhette, hogy hősies munkájában, küzdelmében és örömében ott áll mellette, osztozik vele a nép. Mintahogy a vasutasok szive is együtt dobog az egész dolgozó néppel. Együtt dobogott a télen, amikor az ország életének lüktetését biztositották vasutasaink szembeszállva és legyőzve az évtizedek óta nem látott hihetetlen kemény telet. Több, mint ötezer vasutas harcolt az elmult hetekben is vállvetve a munkásokkal és parasztokkal a Duna gátjain, a pusztító ár ellen. Az ország mindig számithat a vasutasokra, ha áldozatvállalásra, hősies munkára, helytállásra van szükség. Ezért köszöntötte a vasutasnapon oly forró szeretettel népünk a vasutasokat. Ezért vettek részt a dolgozók nagyszámú küldöttségei az augusztus 8-i vasutas ünnepségeken, hogy köszöntsék a vasúti munka hőseit: a névteleneket s az országszerte ismert élenjárókat, akik minden nap és a nap minden órájában fáradtságot és nehézséget nem ismerve biztositják a közlekedés zavartalanságát, akik szállitják a föld méhének kincseit, a gyárak egyre bővülő termékét, a magyar föld gazdag termését.

A vasutasokat ünnepelte az ország a Parlament kupolacsarnokában, ahol a Népköztársaság Elnöki Tanácsa kormánykitüntetésben részesitett 49 élenjáró vasutast és ezzel egyidőben 145 vasutas dolgozót tüntettek ki a „Kiváló vasutas" jelvénnyel. És vasutasokat ünnepeltek a különböző szolgálati helyeken is, ahol 255-en nyerték el az „Érdemes vasutas" jelvényt.

Ezen a vasutasnapon összesen 449-en részesültek munkájuk jutalmaként különböző kitüntetésekben. A kitüntetések ilyen magas száma — melyre még nem volt példa az eddigi vasutasnapok során — hiven tükrözi a vasutasmunka iránti megbecsülést, elismerést.

Nálunk ünneplik, megbecsülik a vasutasokat. A napokban emelték évi 108 millió forinttal a havidijasok fizetését. És ebben az időben néhány száz kilométerre hazánktól nagygyülést tartott az angol vasutasszakszervezet, a NUR. Követelték az ifjú vasutasok fizetésének emelését, mert a jelenlegi fizetésekből ott képtelenek megélni, munkájukért nyomor az osztályrészük. A gyülés felemelte tiltakozó hangját amiatt, hogy a megbetegedett, vagy megsérült vasutasokat kizárják a szolgálatból, munkanélküliségre itélik őket. A japán vasutasszakszervezet is béremelést követel dolgozói számára és egyben azt, hogy a multévi bérharcokban élenjáró szakszervezeti vezetőket helyezzék vissza állásukba.

1954-et irnak ott is, itt is. Mégis, egy egész történelmi korszak választja el a kommunista párt vezette országok dolgozóinak életkörülményeit az imperialista országokban dolgozóktól. Ott a megbetegedett vasutasokat elbocsátják — itt a megbetegedett vasutasok kitűnő gyógykezelésben, magas táppénzben részesülnek. Ott nyomor vár a fiatal vasutasokra — itt a fiatal vasutasok szabadidőben külön vonatokkal indulnak vidám napokat tölteni a Balaton mellé. Mérhetetlen a különbség. Ezért szállt a negyedik vasutasnap alkalmából a magyar vasutasok hálája felszabaditónk, a Szovjetunió felé. Ezért köszöntötték vasutasaink forró szivvel győzelmeink szervezőjét, a Magyar Dolgozók Pártját.

Felemelő, nagyszerű ünnep volt a vasutasnap. De nemcsak ünnep, hanem az új feladatok, az őszi forgalom kezdetének napja is. Augusztus 8-án a miskolci rendezőpályaudvarról két túlsúlyos „békevonat" indult Hatvanba és Nyiregyházára. És szerte az országot át meg átszövő vágányhálózaton mindenütt megkezdődött az évenként ismétlődő, de minden évben nagyobb követelményeket támasztó őszi forgalom.

A vasutasnapon felénk áradó szeretet legyen egyben lelkesitő erő is, mely új munkagyőzelmekre, új tettekre serkent. Az ünnepet követő hétköznapok munkájával bizonyitsuk: megérdemeljük népünk szeretetét, pártunk és kormányunk bizalmát, vasutasbecsülettel állunk helyt az őszi forgalom minden nehézsége közepette.

Kitüntetési ünnepség az Országház kupolacsarnokában

Diszbeöltözött vasutasok fesz es „vigyázz"-ban tisztelgő sorfala szegélyezte szombaton délután az Országház kupolacsarnokának piros bársony szőnyeges lépcsősorát. A lépcsősor végén, a csarnok bejáratánál *Csanádi* György elvtárs, a MÁV vezérigazgatója fogadta a meghivott vendégeket, akik azért jöttek, hogy tanui legyenek a vasutasnap legszebb mozzanatának, a legjobb dolgozók kitüntetésének. Meleg kézszorítással üdvözölte a vezérigazgató elvtárs a kitüntetések kipirult arccal érkező boldog városmányosait is.

A kandeláberek és csillárok ünnepi fényáradatában úszó kupolacsarnokban nagy taps fogadta az ünnepség külföldi vendégeit, a *Szovjetunió, Kina, Mongólia, a Német Demokratikus Köztársaság, Csehszlovákia, a Román Népköztársaság, Bulgária, Albánia vasutasainak képviselőit.*

Csanádi elvtárs üdvözölte a megjelenteket, majd rövid beszédben meltatta a vasutasnap jelentőségét.

— A vasutasnap ünneppéavatása a magyar vasutasok munkájának elismerését jelképezi pártunk és kormányunk részéről — mondotta. — A vasutasnap kifejezésre juttatja a vasúti munka népgazdasági jelentőségét, bizonyitja, hogy *pártunk és kormányzatunk, egész dolgozó népünk megbecsüli és elismeri a vasutasok munkáját, eredményeit.* Ma már nálunk is olyan hangulat uralkodik a vasutasnapon, amilyet a Szovjetunióban tapasztalhattunk. Ilyenkor az egész szovjet nép ünnepli, szeretettel veszi körül vasutasait. *Ezt teszi ezen a napon a magyar dolgozó nép is, amely mindinkább felismeri a vasutasnap fontosságát.* Az a lelkes, odaadó munka, amivel a vasutas dolgozók évről évre a legnehezebb körülmények között is megoldják az ugrásszerűen emelkedő személy- és áruszállitási feladatokat, bizonyitja, hogy *a magyar vasutasok rendithetetlen bizalommal, törhetetlen akarattal, egybeforrtak a párttal a szocialista haza felépitése érdekében.* Az a hősi helytállás, amit vasutas dolgozóink a legutóbbi zord tél viszontagságai között és a nemrég lezajlott árvíz idején tanusitottak, ékesen mutatja, hogy a legnagyobb nehézségek közepette is egy szivvel és akarattal oldják meg a rájuk bizott feladatokat. Abban, hogy a vasutasok olyan eredmények elérésére voltak képesek, amelyekre méltán büszkék lehetünk, *döntő szerepe volt a párt és a szakszervezet által végzett nevelő munkának, valamint annak a segitségnek, amit az egész dolgozó nép nyujtott nekik.* A vasutas dolgozók hazaszeretete, helytállása, eddig elért eredményei biztositékok arra, hogy a feladatokat ebben az évben is sikeresen fogják megoldani.

Ezután került sor a kitüntetések átadására. *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter közvetlen szavakkal mutatott rá, hogy *minden esztendőben több és több vasutas dolgozó részesül kitüntetésben.* A vasutasok iránti megbecsülést bizonyitja az is, hogy a kitüntetési ünnepséget az arra legméltóbb helyen, az Országházban rendezték. Sorra léptek ezután elő azok a vasutas dolgozók, akiket a kormány és a vasút vezetősége jó munkájukért méltónak talált a kitüntetésre.

A kitüntetések átadása után a miniszter fogadást adott a kitüntetettek tiszteletére. A kitüntetettek boldogan fogadták a feléjük áradó jókivánságokat és sokáig együtt maradtak az őket ünneplőkkel.



A IV. vasutasnap eseményeiből. — Diszelőadás a margitszigeti szabadtéri színpadon. Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter ünnepi beszédét mondja. Mellette balról jobbra a diszelnökség tagjai: Tö'gyes Lajos szakosztályvezető, Szűcs Lajos, a budapesti pártbizottság titkára, Bán István, a szakszervezet budapesti területi bizottságának elnöke, Bogyó Géza, a vasút-politikai főosztály helyettes vezetője, Németh József vezérigazgatóhelyettes, Bangó Sándor, az MDP Központi Vezetősége ipari és közlekedési osztályának alosztályvezetője, Bognár Imre, a vasút-politikai főosztály vezetője.

(Kovács Géza felvétele)

Az „Érdemes vasutas" kitüntetések átadása

Szombaton délelőtt a MÁV Lenin-körúti kultúrtermében a budapesti MÁV igazgatóság területén kimagasló munkát végzett kilencven vasutas dolgozónak adta át *Csanádi* György elvtárs, a MÁV vezérigazgatója az „Érdemes vasutas" kitüntetéseket. Az ünnepséget *Németh* József elvtárs, vezérigazgatóhelyettes nyitotta meg, majd Csanádi elvtárs rövid beszédben méltatta a vasutasnap jelentőségét.

Lengyel József elvtárs, a vasúti főosztály párt-végrehajtó bizottságának titkára beszédében arra kérte a kommunista vasutasokat, hogy mint eddig, a jövőben is mutassanak példát, lelkesítsék újabb munkasikerekre, újabb győzelmek kivívására a vasút valamennyi dolgozóját. Ezután *Csanádi* elvtárs átadta a kitüntetetteknek az „Érdemes vasutas" jelvényeket.

Szerte az országban, ahol „Érdemes vasutas" kitüntetésben részesült valamely szolgálati hely egy vagy több dolgozója, szintén ünnepélyesen történt meg a jelvények átadása.

A vasutasnap eseményeiből



Koszorúzási ünnepség a gellérthegyi felszabadulási emlékműnél. Képünkön (balról jobbra: Bognár Imre elvtárs, a vasút-politikai főosztály vezetője, Németh József elvtárs vezérigazgató-helyettes és Gáspár Sándor elvtárs, a Vasutas Szakszervezet elnöke, a vasút vezetősége és a vasutas dolgozók nevében helyezett el koszorút az emlékmű talpazatára.

(Kovács Géza felvétele)



Szombaton délután az Országház kupolacsarnokában ünnepélyes keretek között adta át Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter a kiváló munkát végzett vasutas dolgozóknak a Népköztársaság Elnöki Tanácsa kitüntetéseit, valamint a „Kiváló vasutas" jelvényeket.
Képünk: Bebrits Lajos elvtárs átnyújtja a „Szocialista Munkáért Érdemérmet" Loch Ferenc vezető blokkmesternek. Loch elvtárs mellett felesége áll.

(Németh Gyula felvétele)



Dombos Géza műszaki főtanácsos, a „Munka Érdemérem" kitüntetettje és felesége.

(Magyar Foto — Bartal Ferenc felv.)



Váraljai Jenő elvtárs, a GYSEV forgalmi osztályának vezetője átveszi a „Munka Érdemérem" oklevelét és kitüntetését.

(Németh Gyula felvétele)



Az országházbeli ünnepség közönségének egy része. Az első két sorban a baráti országok vasutainak menetrendi konferenciájára hozzánk érkezett külföldi küldöttek ülnek.

(Németh Gyula felvétele)

Ünnepi díszelőadás a Margitszigeti Szabadtéri Színpadon

Szombaton este a magyar vasutasok legjobbjai: Kossuth-díjasok, kormánykitüntetettek, kiváló és érdemes vasutasok, sztahanovisták és hozzátartozóik töltötték meg a Margitszigeti Szabadtéri Színpad nézőterét. A negyedik vasutasnap alkalmából itt tartották az ünnepi díszelőadást. Az elnöki emelvényen ott ült *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Szücs* Lajos elvtárs, a budapesti pártbizottság titkára, *Katona* Antal elvtárs, a miniszter első helyettese, *Bangó* Sándor elvtárs, az MDP Központi Vezetősége ipari és közlekedési osztálya alosztályvezetője, *Bognár* Imre elvtárs, a vasútpolitikai főosztály vezetője, *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke, *Csanádi* György elvtárs, a MÁV vezérigazgatója, *Bogyó* Géza elvtárs és *Tóth* Ferencné elvtársnő, a vasútpolitikai főosztály helyettes vezetői és *Csamangó* Henrik elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes. Megjelentek a díszelőadáson a Szovjetunió és a népi demokratikus országok hazánkban tartózkodó vasúti küldöttségének tagjai is

Bognár Imre elvtárs megnyitójában üdvözölte az ünnepség minden részvevőjét, majd így folytatta:

— Forró szeretettel köszöntöm azokat a vasutas dolgozókat, — mondotta, — akik ebben az órában is helytállnak a munka frontján, és percről-percre biztosítják vasútüzemünk zavartalan munkáját, gyáraink, üzemeink, városaink, falvaink ellátását. Negyedszer ünnepli ez alkalommal dolgozó népünk a vasutasnapot — amelynek minden esztendőben nagyobb jelentősége van. Ahogy a szállítási feladatok évről-évre nőnek, úgy domborodik ki a vasutas dolgozók nagyszerű helytállása, hősiessége, úgy növekszik az elismerés, a szeretet, az egész országban a vasút dolgozói iránt. E megbecsülés és szeretet ezernyi jelét — amelyben napról napra részünk van — nehéz lenne felsorolni. Csupán a mai napon újabb 49 vasutas dolgozó részesült magas kormánykitüntetésben. 145-en kapták meg a „Kiváló vasutas" kitüntetést és 255-en váltak az „Érdemes vasutas" jelvény büszke tulajdonosaivá.

— Most, a negyedik vasutasnap előtt ismét igen *jelentős fordulat* történt dolgozóink életében. A kormányprogramm szellemében sor került a vasutas havidíjas dolgozóknál az új bérrendszer bevezetésére. Ez újabb évi 108 millió forinttal járul hozzá dolgozóink életszínvonalának további emeléséhez. *Fényes bizonyítéka ez is annak, hogy pártunk és kormányunk menynyire megbecsüli, milyen nagyra értékeli a vasutas dolgozók nehéz, veszélyes, áldozatos, felelősségteljes munkáját.*

— Pártunk és kormányunk szerető gondoskodását vasutasaink odaadó, becsületes munkával érdemelték ki. Az országban Budapest—Ferencváros csomópont dolgozói nyerték el elsőként a „*Munka Vörös Zászló Érdemrendet*", a miskolci csomópont dolgozói pedig megszerezték a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének egyik kongresszusi zászlaját. *Egész sor vasúti üzem homlokzatán ott díszeleg a második negyedévben kiérdemelt élüzemjelvény.*

— A vasutas dolgozók eddigi eredményeikkel megmutatták, mire képesek, ha a haza, a párt harcba hívja őket. Eddig elért sikereinkben *nem kis szerepük volt a vasutas pártszervezeteknek, a kommunista vasutasoknak.* Az ő öntevékeny munkájuk, példamutatásuk volt az a hajtóerő amely a legnehezebb helyzetekben is vállalva a munka nehezét, magávalragadta dolgozóinkat az akadályok leküzdésére, újabb és újabb feladatok sikeres megoldására. A sikerek egyik kiindulópontja az, hogy *vasutas dolgozóink évek óta példaképüknek tekintik a Szovjetunió hős vasutasait.* Nemcsak munkamódszereiket vették át, hanem tőlük tanultak helytállást, áldozatkészséget, hazaszeretetet, tőlük tanulták a nehézségek elleni bátor harc módszereit is.

A soronkövetkező feladatokról szólva *Bognár* elvtárs hangoztatta: *a most meginduló őszi forgalom idején is hatalmas szállítási feladatokat kell vasutas dolgozóinknak elvégezniök.* Nem kevesebbről van szó, mint pártunk kongresszusi határozatainak megvalósításáról, a vasúti szállítás terén. *A kongresszusi határozatok szellemében olcsóbbá, gazdaságosabbá kell tennünk a szállítást, minőségi munkával kell az őszi forgalmat lebonyolítani.* Ugyanakkor egy percre sem feledkezhetünk meg annak a sokezer dolgozónak kényelmes kulturált utazásáról, akik naponta igénybeveszik vasútunkat. *Az utasok joggal elvárják tőlünk, hogy kényelmes, tiszta kocsikban utazhassanak és a menetrendnek megfelelően, pontosan érkezzenek az állomásokra.* Olyan munkasikerekkel kell biztosítanunk az idei őszi forgalom zavartalan lebonyolítását, amelyek arról tanuskodnak, hogy megszívleltük pártunk útmutatásait. *Jól megterhelt, gyorsan közlekedő szerelvényekkel kell szállítanunk az építkezések színhelyére a különböző anyagokat, idejében el kell juttatnunk rendeltetési helyére a dolgozók téli tüzelőjét, a cukorgyárakba a bőségesnek igérkező cukorrépatermést, a malmokba, a tárolóhelyekre a gabonát. Már most kell gondoskodnunk a téli forgalom előkészítéséről is.* Az őszi forgalmi feladatok végrehajtása mellett mindent el kell követnünk azért, hogy az elmult év tapasztalatainak felhasználásával teljes fegyverzetben várjuk az idei tél beköszöntését. *A télre való felkészülés kettős feladatot ró ránk: egyik, az őszi forgalom során az üzemek és a lakosság részére a szükséges áruknak maradéktalan elszállítása, a másik a téli forgalom műszaki biztosítása.*

— Az eddigi nagyszerű eredmények lelkesítsék további munkagyőzelmekre a vasutas dolgozókat, hogy ismételten bebizonyítsuk pártunknak, kormányunknak, egész dolgozó népünknek: *számíthatnak ránk, minden erővel azon leszünk, hogy győzelemre vigyük a nagy őszi szállítások ügyét.*

célokat, a kocsiforduló gyorsítását, a rakodási idő csökkentését, naponta minél több vasúti kocsi ki- és berakását, tehát *a maximális elegymozgatást.*

A miniszter elvtárs nyomatékosan aláhúzta: *a felkészülés korántsem történt még meg olyan mértékben, amint az szükséges lenne, Ezért nem szabad egy pillanatig sem tétlenkedni.* Törekvéseink sikere, kitűzött céljaink hiánytalan megvalósítása érdekében ezúttal is mint már több alkalommal — *kéréssel fordulunk a kohó- és gépiparhoz, hogy biztosítsa a vasút részére a javításhoz szükséges megfelelő mennyiségű anyagot, mert ellenkező esetben fennakadás állhat elő munkánkban, ami károsan hat vissza a népgazdaság egészére.* Az őszi forgalom zavartalan lebonyolításának biztosítására *fel kell élénkítenünk a többterheléses mozgalmat,* hogy vonataink 4—5—600 tonnával többet vigyenek.

Természetesen vigyáznunk kell arra, hogy *feladatainkat mindenkor gazdaságosan oldjuk meg, ne lépjük túl a béralapot, csökkentsük az önköltséget.* Minden vasutas elsőrendű kötelessége, hogy szívósan harcoljon nap, mint nap a pártunk harmadik kongresszusán hozott határozatok következetes végrehajtásáért.

— Én tudom — fejezte be beszédét a miniszter elvtárs — a magyar vasutasok megértik azt, hogy milyen nagy felelősséggel tartoznak az egész nép előtt azért, hogy azok a célok, amelyeket a párt és a kormány kitűzött, maradéktalanul megvalósuljanak. *Biztos vagyok abban, hogy a 150.000 magyar vasutas minden megtesz azért, hogy minőségileg magasabbra emelje a munka színvonalát, túlszárnyalja az eddig elért eredményeket, hogy ezáltal hiánytalanul teljesíthessük mindazt, amit a párt, a kormány az egész magyar dolgozó nép elvár tőlünk.* Feladataink kétségtelenül nagyok, de megoldhatók, mert a vasutas dolgozók egyre fokozódó lelkesedéssel követik azt az utat, amelyen a párt vezetésével az egész nép egy emberként halad: a béke, a jólét, a felemelkedés útján. *A mai, negyedik vasutasnap váljék újabb sikerek, újabb munkagyőzelmek forrásává!*



Gyenge Valéria olimpiai bajnokunkat, a vasutas sport bilszkeségét, „Kiváló vasutas" jelvénnyel tüntették ki.
(Németh Gyula felvétele)

Nagysikerű kultúrműsor

A hosszantartó, lelkes tapssal fogadott beszédet magasszínvonalú kultúrműsor követte. A műsorban felléptek *Fodor* János Kossuth-díjas érdemes művész, *Simándy* József Kossuth-díjas, *Házi* Erzsébet és *Szilvássy* Margit, a Magyar Állami Operahaz tagjai, *Honthy* Hanna Kossuth-díjas kiváló művész, *Alfonso, Halmai* Imre, *Kabos* László, *Ráthonyi* Róbert, *Máthé* Jolán és *Tekeres* Sándor Közreműködtek a Magyar Állami Operaház balettáncosai, a MÁV szimfónikusok zenekara, a Vasutasok Szakszervezetének központi ének- és táncegyüttese. Konferált *Darvas* Szilárd. Az értékes, nivós műsort a díszelőadás résztvevői nagy tapssal jutalmazták A margitszigeti ünnepi díszelőadás a késő éjszakai órákban kitünő hangulatban ért véget.

A felszabadulási emlékmű megkoszorúzása

Vasárnap délelőtt a IV. vasutasnap alkalmából a közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint az Államvasutak képviselői megkoszorúzták a gellérthegyi felszabadulási emlékművet. Az emlékmű talapzatánál vasúti tisztképzősök és úttörővasutasok álltak díszőrséget. Az emlékmű előtti térségen vasutas díszszázad sorakozott fel. A magyar és szovjet Himnusz elhangzása után elsőként — a közlekedés- és postaügyi miniszter nevében *Csanádi* György elvtárs, műszaki egyetemi tanár, a MÁV vezérigazgatója helyezett el koszorút az emlékmure.

Ezután *Bognár* Imre elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője, *Gáspár* Sándor elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke és *Németh* József elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes koszorúzták meg az emlékművet a vasút valamennyi dolgozójának nevében. Ezt követően a Szovjetunió és a népi demokratikus országok hazánkban tartózkodó vasutas küldöttségeinek tagjai helyeztek koszorut az emlékmüre. Utánuk a vasút forgalmi, vontatási, pályafenntartási és kereskedelmi szakszolgálata képviseletében megjelent dolgozók helyezték el koszoruikat a talapzaton.

A koszorúzási ünnepség az Internacionálé hangjaival ért véget.

Bebrits elvtárs ünnepi beszéde

Ezután *Bebrits* Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter mondott ünnepi beszédet.

— Negyedszer ülünk össze ünnepre, a vasutasnapra — kezdte beszédét. — Minél jobban haladunk előre az időben, annál inkább országos jelentőségű ünneppé válik a vasutasnap, amely nemcsak vasutasokat, hanem egyre inkább szélesedő néptömegeket vonz magához. És éppen ez volt a párt és a kormány célkitűzése akkor, amikor minden év augusztusának második vasárnapját vasutasnapnak jelölte ki. Ma már a dolgozók széles tömegei mindjobban megismerik a vasúti munka jelentőségét és megbecsülik ennek a munkának értékét. Országos jelentősége van a vasutasnapnak már azért is — folytatta a miniszter elvtárs — mert hiszen *a vasút az a szerv, amely hazánk minden tájára eljut. Nincs megye az országban, ahol ne volna vasútvonal és mindinkább fogy azoknak a községeknek száma is, ahová még vasútvonal nem vezet. A falut összeköti a várossal, a mezőgazdaság területét az iparával. A vasút elsőrendű szerepet visz a műveltség, a kultúra terjesztésében.*

A továbbiakban a miniszter elvtárs utalt a vasút politikai jelentőségére és arra az időre, amikor még a magyar vasút a kapitalista kizsákmányolás eszközéül szolgált. A második világháború idején például a Horthy-rendszer Hitlerék szolgálatába állította az egész magyar vasúti hálózatot. Hazánk felszabadítása után gyökeresen megváltozott a helyzet. A magyar vasút — teljes egészében a szocialista építés szolgálatában áll. *Ötször annyi személyt szállítunk, mint amennyit a Horthy-rendszer idején vittek a személyvonatok és háromszor annyi árut továbbítunk rendeltetési helyére, mint a háborúelőtti években,* bár lényegében a járművek száma — a mozdony- és kocsipark — jelentősen nem változott.

— A vasutasnap — amelyet most negyedszer ünneplünk — *határkő* is egyben — folytatta beszédét a miniszter elvtárs. — Ha visszafelé tekintünk és megvizsgáljuk, mit tettünk a mult év folyamán, megállapíthatjuk, hogy az őszi forgalmat nagyszerűen bonyolították le a vasutasok. Minden ideiében rendeltetési helyére került. A szokatlanul hosszantartó rendkívül zord télen is nagyon szépen megállta a helyét a vasút. Mindent, ami az élet folytatásához, a termelés biztosításához kellett, elszállítottunk. A téli időjárás okozta átmeneti nehézségek miatt felgyülemlett mintegy hárommillió tonna árut a tavasz folyamán fokozatosan rendeltetési helyére juttattuk. Legutóbb derekas helytállással vették ki részüket a vasutasok az árvízelleni harcból. *A MÁV hatalmas erejű munkástömeget adott az árvízelleni küzdelemhez és a mentéshez az egész magyar Dunaszakaszon. A honvédség mellett a mi pályamunkásaink voltak azok, akiknek döntő részük van az árvízveszély sikeres leküzdésében. Ezért méltán vívtuk ki pártunk és kormányunk, az egész magyar nép elismerését.*

— Most, amikor mérleget készítünk az elmult esztendőről, előre is kell néznünk, és meg kell vizsgálnunk, melyek az előttünk álló legfontosabb feladatok. *Az idei őszi-forgalom során többet kell szállítanunk, mint a mult évben.* Mi a feladatokat meg tudjuk oldani. *Van még igen sok felhasználatlan tartalék, amit meg kell ragadnunk, és be kell állítanunk munkánkba.* Széles körben be kell vezetni nálunk is a Szovjetunióban már sikerrel alkalmazott és kitűnően bevált, fejlett vasúti munkamódszereket. Össze kell kapcsolnunk az „500 kilométeres" és a többterheléses mozgalmat. Mindent el kell követnünk, hogy elérhessük a legfontosabb

A Városliget fái alatt

A Városliget fái sok vidámságot, örömet láttak már, de talán még ők is felfigyeltek ezen a vasárnap délutánon. Aligha láttak még egyszerre ennyi vasutas egyenruhát és ilyen bensőséges felszabadult örömet. És a Városligetben szórakozó dolgozók milyen meleg, csillogó szemmel néztek a sötétkék egyenruhára. Mintha ezt mondták volna a tekintetek:

— Ünnepeljetek szórakozzatok vasutas elvtársak! Ez a nap a tiétek, tudjuk, nemsokára milyen kemény munka vár rátok. Szórakozzatok, mert a vidámság erőt ad, ha az ember vidám, könyebben megy a munka.

Ami azt illeti, a vasutas-családok különösebb biztatás nélkül is kivették részüket a szórakozásból. És a családok minden tagja, apraja, nagyja megtalálta a Vajdahunyad-tár és az Ajtósi Dürer-sor közötti úton a neki legjobban megfelelő mulatságot. A gyerekek arca a bábszínház előtt még kerekebbre kerekedett a nevetéstől, a papák, mamák bőven választhattak vidám műsor, divatbemutató, repülőmodell-verseny, vivó-bemutató, ökölvivó-mérkőzés között.

Délután három órától, este nyolc-óráig esemény eseményt ért, a nagy szinpadon szünet nélkül peregtek a műsorszámok, tehát igazán nem illetheti szemrehányás sem a nagyszerű rendezogardat, sem a művészetük javát adó szereplőket azért, hogy mégis olyan rövidnek tünt ez a nap...

Vidám délután a Népligetben

Vasárnap reggel pattogó ritmusú indulók vidám zenéje köszöntötte a főváros X. kerületének lakóit. Az *Északi Járműjavító ÜV.* kitünő fúvószenekara sorra járta Kőbánya utcáit, elsősorban a MÁV-lakótelep környékét és zenés ébresztőt adott a vasutasnap tiszteletére.

Délelőtt a Zalka Máté-téren hangzott fel a zenekar muzsikája, a téren hullámzó tömegre. Úgy a reggeli felvonuláson, mint a délelőtti térzenénél színes feliratú táblák adták tudtára a kerület lakosságának, hogy *a vasutasok mindenkit szívesen látnak a vasutasnap délutáni ünnepségén, a Népligetben.*

A kerület dolgozói éltek is a szíves meghívással. A környék apraja-nagyja csak úgy özönlött a népligeti szabadtéri színpad felé, ahol 4 órakor színvonalas, vidám, tarka műsor kezdődött. *Mintegy háromezren* ülték és álltak körül a színpadot a hatalmas fák pompás környezetében, mikor az Északi Járműjavító zenekara rázendített a nyitányra. A műsor első részében a ferencvárosi kultúrház kitünő színjátszói tréfás jelenetekkel szórakoztatták az egybegyülteket. Játékuk nyomán sokszor csattant fel a taps. Kijutott a tetszésnyilvánításból a ferencvárosiak fúvósegyüttesének is, amely sikeresen működött közre. A második részben az Északi Járműjavító kultúrgárdájának kitünő ének- és zenekara, daléneke sei, de különösen népi táncosai még magasabbra emelték az amúgy is kitünő hangulatot. Zúgott a taps *Tasnádi* Rezső népi zenekar-kíséretével előadott magyan nótái után. Sok tapsot kapott *Mátyus* Emilia és *Bajza* József éneke is.

AUGUSZTUS 8: VASÚTASNAP



— *Ezt a virágot magának szántam*



— *Mozdonyvezető bácsi! Játszhatok egy kicsit a mozdonnyal?*



Az ünnepelt



— *De mama, elvégre vasutasnap van*

(Pusztai Pál rajzai.)

Az új technika a vasutas újítókiállításon

Akik ott voltak újító-mozgalmunk születésénél 1946 elején, jól emlékeznek a kezdet nehézségeire. Mennyi akadály állott akkor egy-egy újítás útjában és mekkorát fejlődött azóta. — Ez jut eszébe a szakavatott látogatónak, amikor augusztus 6-án, a negyedik vasutasnapra ünnepélyesen megnyitott vasutas újítókiállítás lövöldetéri helyiségeiben körültekint.

Az újítómozgalom fejlődése

A kiállítás elevenen szemlélteti, hogy vasutasaink és köztük újítóink mennyire másképpen viszonyulnak már munkájukhoz és hogyan törekednek a rejtett tartalékok feltárására. Minden egyes munkadarab azt bizonyítja, hogy újítási mozgalmunk egyre jobban betölti hivatását és a vasutasok tudják, hogy maguknak dolgoznak. Ezeknek a gondolatoknak jegyében nyitotta meg a kiállítást *Gáspár* Sándor elvtárs, a *Vasutasok Szakszervezetének* elnöke.

— Az újítási mozgalomnak a vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtásában jelentős szerepe van — mondotta többek között — és hogy ezt a szerepét mindjobban betölti, arról beszéljenek a számok. Újítási mozgalmunk megindulása elején a javaslatok 22 százaléka volt csak elfogadható. Ez a szám napjainkban már 33 százalék fölé emelkedett. A mozgalom megindulása óta 88.913 javaslatot adtak be újítóink, ezekből 25.175 bizonyult elfogadhatónak. Alkalmazásuk 186,747.000 forint megtakarítást jelent népgazdaságunknak, amiért újítóink eddig 6,618.000 forint díjat kaptak. A száraz számok mögött azonban ott van *a vasutasság alkotó kezdeményezése és áldozatkészsége.* A kiállított munkadarabok azt bizonyítják, hogy műszaki értelmiségeink és kitűnő gyakorlati érzékű szakmunkásaink vállvetve dolgoznak a magasabb technikáért.

A szakmai tudás tárháza

Az ízléses kiállítás, amelyet az I/1. E osztály és a Vasutasok Szakszervezete rendezett, gazdag tárháza a szakmai tudás termékeinek. Ötletesnél ötletesebb mintadarabok sorakoznak egymás mellett. *Szamkó* Mihály technikus mozgékony szénszerelő daruja akár több mozdony szénrakodását is végezheti a mozdonyok helyváltoztatása nélkül. A mészoltásnál felszabadult nagy hőmennyiség hasznosítására *Körmendi* Ágoston, a MÁV Magasépítő ÜV dolgozójának meglepően egyszerű, de szellemes módszere. *Tóth* Lajos szombathelyi lakatos állítható ívkulcsa, *Indrich* József soproni motorszerelő ügyes javítási módszerei, *Hámori* László és *Deák* András miskolci fűtőházi dolgozók különféle szelepjavítási eljárásai, *Nagy* János négyturbinás homokolója és *Kovács* Gyula vonórúd szerelő szerszáma a sátoraljaújhelyi fűtőházból. *Szodrai* Kálmán, *Vámosi* László és *Papp* László, a Debreceni Járműjavító ÜV dolgozóinak balesetvédelmi és jobb minőségi megmunkálást jelentő újításai is méltán keltenek feltűnést, csakúgy, mint *Vasvári* Rezső mérnök 16 darabból álló, gyorsan szét- és összeszerelhető terepszínti fordító korongja és *Trencséni* Zsigmond mérnökkel együttesen szerkesztett, több vágányra dolgozó kerékpár-süllyesztője. Vagy *Polacsek* József szegedi távirdaműhelyi dolgozó ördöngősen leleményes biztosító berendezési megoldásai. De sorolhatnánk oldalakon át az új technikára való törekvés mesterműveit.

A kiállítás azonban eszünkbe juttatja a még tennálló hibákat is. Arra gondolunk, mennyivel jobban érzékeltetné a kiállítás ujitóink eredményre törését és tettrekészségét, ha az elfogadott, de gyakorlatba még nem vett újítások mintadarabjai, vagy a hónapokon, sőt éveken át elintézetlen újítások is ott lehetnének. Például a 70.325, 50.522, 70,480, 70.612 stb. számú újítási javaslatoké. Gondoskodni kellene arról is, hogy *a munka- és egészségvédelmi újításokkal jobban foglalkozzanak az újítók*, mert a termelés növelésének fontos tényezője ez is. El kell ismernünk azonban, a jelenlegi újító-kiállítás az eddigiek közül magasan kiemelkedik.

A kiállítás augusztus 29-ig lesz nyitva és naponta 11 órától 20 óráig tekinthető meg.

Méltó kiegészítője az újítókiállításnak az ugyancsak augusztus 6-án megnyílott *sztahanovista-kiállítás*, amelyet a *MÁV Magasépítő ÜV* rendezett. A kiállítás anyaga jól szemlélteti a vállalat dolgozóinak eredményes munkája és az újító-mozgalom közötti összefüggést.

A vasutas képzőművészeti kiállítás újabb bizonyítéka, hogy a művészet a népé

A IV. vasutasnap alkalmából rendezett képzőművészeti kiállítás, amelyet *Gáspár Sándor* elvtárs, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke nagyszámú érdeklődő jelenlétében ünnepélyesen nyitott meg a Rózsa Ferenc-utcai zeneiskolában, a vasutas képzőművészet újabb fejlődéséről tanuskodik. Tanusítja, amire Gáspár elvtárs megnyitó beszédében nyomatékosan rámutatott, hogy mindjobban valóra válik a lenini mondás: *„A művészet a népé"*, a nép mindinkább művelőjévé, értőjévé és élvezőjévé válik a művészetnek. A megnyitó beszéd ennek a tételnek bizonyítására megemlítette *Gomola Józsefet*, az Északi Járműjavító sztahanovista lakatosát, *Szekfű Józsefet*, a szegedi fűtőház dolgozóját és *Gelencsér József* rákosrendezői vonatkísérőt, akik tehetséges alkotásokkal szerepelnek a kiállításon. Jólesően állapította meg a szakszervezet elnöke, hogy a vasutas képzőművészeti körök tagjai ma már mind gyakrabban keresik fel a vasúti üzemeket, állomásokat és egyéb szolgálati helyeket, hogy a vasutas életből merítsenek témát. E téren a *miskolci* és a *szombathelyi* kör tagjai járnak elől jó példával. *Kívánatos, hogy a többiek is követsék példájukat.*

A kiállítás festészeti anyaga nemcsak minőségileg, hanem számszerűleg is fejlődött a multhoz képest, mert a tavalyi tárlat 86 képével szemben most *126 képet talált a zsüri kiállításra alkalmasnak.* A szobrászati anyag ezúttal kisebb (a tavalyi 12 szoborral szemben 7 került kiállításra) művészi színvonal tekintetében azonban feltétlenül gazdagabb.

A festészeti első díjat Fejes Gyula nyerte „MÁV szerelde" című vásznával. Második díjban részesült *Kling György, Csáki István, Tamási Lajos* és *Gomola József* festménye, a harmadik díjjal pedig *Radnai József „Aratás"* című festményét tüntették ki.

A grafikai első díjat nem adták ki. A második díjat *Mináriné* finom hangulatú akvarellje kapta, a harmadik díjat pedig *Kolozsvári Pál, Söprü Ferenc* és *Pécsi Unger Károly* érdemelték ki.

A szobrászati első díjra *Kirchmayer Károly „Leányfej"*-e bizonyult érdemesnek. A második díj *Botondné Mádi Ilona*, a harmadik *Kovács Lajos* tehetségét emeli ki.

A díjazott műveken kívül sok figyelemreméltó alkotást találhat a kiállítás látogatója. Az első teremben *Swiekiewicz* csendélete. *Kling* tájképe, *Rimanóczi Géza* „Koreai tanuló" című kompozíciója és *Szekfű János* „Tokaji utcá"-ja ragadja meg a néző figyelmét. A második teremben *Gelencsér József* virágcsendélete, *Fejes Gyula* és *Csermely Imre*, a harmadikban *Nagy József*, a negyedikben pedig *Szőke Győző, Megyeri Margit, Faragó Ferenc* egy-egy képe tűnik fel.

A gazdag grafikai részből *B. Varró Margit* több akvarellje, *Simon István, Bányai Elek, Söprű Ferenc* néhány munkája kívánkozik említésre. A karikatúrát, ezt a rendkívül fontos tanító és szórakoztató „kritikai műfajt" a tavalyi anyaggal szemben ezúttal *Pusztai Pál* művészete egymaga képviseli, nagy kifejezőerővel, a toll és ecset lehetőségeinek mindig szellemes kihasználásával.

A kiállítás egész napon át megtekinthető a Rózsa Ferenc-utcai központi zeneiskolában.

A kerület dolgozóival együtt ünnepeltek a vasutasok a Landler Művek lakótelepén

A legrégebbi lakók sem emlékeznek arra, hogy valaha is ilyen élénk, hangos és vidám lett volna a Landler Művek rákospalotai lakótelepe. A Lenin-útra, amelynek csendjét csak a villamos zúgása szokta megzavarni, most széles hullámokban ömlik a zeneszó, az új iskola tágas udvaráról. A szabadtéri színpad reflektorfényében *Bilicsi Tivadar* áll éppen és szavaira mindig friss erővel csendül fel a taps és nevetés.

— Reggel óta nem csitult el a szórakozás vidám és sokszor izgalomteljes lármája — mondja *Galasek Ferenc* elvtárs, a Landler Művek kultúrcsoportjának vezetője. — Zenés ébresztővel köszöntöttük a vasutasnapot, utána egymást érték a sportesemények. A Nagykanizsai Lokomotív és a Rákospalotai Lokomotiv férfi és női kosárlabda-mérkőzése után atletikai viadalok következtek, azután a Dunakeszi Vasas játszott a Rákospalotai Lokomotív csapatával, kézilabdában pedig a Kinizsi—Rákospalotai Lokomotív volt a nap eseménye. Most pedig már délután óta peregnek a kultúrműsor számai.

Tegyük hozzá *Galasek* elvtárs szavaihoz, hogy valóban *„peregnek"* — élénk friss számok követik egymást több órán keresztül, pedig ez nem csekélység, ha meggondoljuk, hogy — egy-két hivatásos művésztől eltekintve — az egész műsorról a Landler kultúrgárdája gondoskodik. Igaz, nemcsak a jól összehangult kultúrgárda bírja „szusszal", a közönség soraiból sem „dől ki" senki. Ebben az Utasellátónak is vitathatatlan érdeme van, mert jól felszerelve, sörrel, borral, szendvics- és pogácsa-tömegekkel „vonult ki" a MÁV-telepre.

Késő este fejeződik be a gazdag műsor — most már a tánczenekaré a szó. Azt akartuk írni, hogy táncra perdül a fiatalság — de az igazság az, hogy ezen a napon mindenki fiatal a MÁV-telepen: az utcabál vidám hangulata jó fiatalítószernek bizonyult. A nap öröme, a nyári este szelidsége közel hozza az embereket egymáshoz, akik egyek a munkában, most egyek a szórakozásban. És eljöttek a kerület üzemeinek dolgozói is szép számmal. A rákospalotai faárugyár, a szappan- és növényolajgyár dolgozói együtt ünnepelnek a vasutasokkal. S amikor éjszaka a csendes kertek között hazafelé indulnak, mindnyájan érzik, hogy a vasutasnap emléke szinesen, melegen ott él tovább a szivükben.

Szelecsényi István:

Vasutasnapi emlékezés

Raktári munkásként kezdtem utamat
A dunaparti vasút-tranzitón,
Izmos-keményen raktam uszályokat,
Férges marhabőrt, sót a mély hajón.
Egy keskeny palló ringott a viz felett,
Amin úgy gatya-pőrén jártam át
Százötvenszer fordulva, míg csak delet
Nem jelez társam, s oda nem kiált.

Ebédünk: paradicsom, só és kenyér;
Időben: szükmarkú tizenöt perc,
Ami lélegzetvételre volt elég,
Mert egy szemvillanás alatt letelt.
De átlábolhatatlan bánatunkat
Tetézte a munkafelügyelő:
Na, megint ébreszteni kell magukat? —
Mondta s kezét tapsra verve jött elő.

Hordtuk, építettük a sóhegyeket,
Búsan, bánatosan, békétlenül,
Elhessegetve hajcsárt és legyeket,
Sinylődve sivón, tehetetlenül.
És este, mikor a hid lábánál ült
A kis csapat és huszonegyezett,
Az átkos „úgyis mindegy" közénk csücsült
És úgy-ahogy a sorssal kiegyezett.

Pályamunkás sorban is csak gebedtünk,
„Szegénységunk" volt és szégyellettek,
Sokáig tetves tyúkól volt fekhelyünk,
Jóformán emberszámba se vettek.
A pályamester tehenét őriztük,
Méhesét telepítettük, gazoltunk.
Hajtókán sok-sok kilométert vittük,
S magunkba fojtva bánatunk — dacoltunk.

*

Ez jut eszembe a vasutasnapon,
— Felhőfoszlány a sugárzó égen —
Az emlékezésre oly jó alkalom
Számvetést tenni: hogy van ma s volt régen.
Láthatni a lenyügöző haladást,
Az óriás-léptekct, sok-sok sikert,
A helytállásért a dús, bő aratást,
A növekvő öntudatot s hitet!

Népünk ajkán a mi becsületünk
Hősi harc, ragyogó példák sora,
Méltón s büszkeséggel ünnepelhetünk:
Le nem gyürt minket csapások ostora!
Ádáz dühével hiába vert a tél,
Mosta pályánkat szennyes áradat,
Bensőnkben a nép szolgálata élt,
Nagy elszántság és hősi akarat!

És ahogy nézzük vidám véreinket,
Női vasutasok disz-századát,
A munkás sorokból tisztjeinket,
Dolgozóink megújhodott hadát,
Ahogy elbüvölnek a kis úttörők,
A testreszabott kék egyenruhák,
Ott, a fenséges zászlóerdők felett
Látjuk: égig magasodik a párt!

A vasutasnap is törődés velünk:
A nép, a kormány, a párt szeretetét
Virágos csokorba nyujtják át nekünk.
E nap minden boldogsággal felér,
S érthetővé válik a fogadalom
Megrázó ereje, lendülete.
Amint száll, zúg, mint orkán e napon
A népnek adott szó hevülete:

Számits ránk szeretett népünk, szép hazánk,
Magasra élesztjük e hév tüzét
A feladatokért vivott harc fokát,
Védjük a vasutasnév becsületét!
S ha lenne erő, mely ezt felülmulja,
S volna feladat, mely újabb s dicsőbb,
Izmaink erejét meghatványozva,
Mi, ott maradunk a sorban — elöl!

A negyedik vasutasnap eseményeiből



Vidám, derüs arcok a vasutasnap szabadtéri előadásain.
(Kovács Géza felvétele)



A vasutas képzőművészek kiállítását megnyitása óta állandóan sok látogató keresi fel.
(Kovács Géza felvétele)



Nagy érdeklődés kisérl az újítókiállítást. Képünkön: az újítpusú vágánytársasgépkocsi modellje.
(Kovács Géza felvétele)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Meggyőzőbb, tartalmasabb népnevelő munkát!

— Az alkotmány ünnepének agitációja Tatabánya állomáson —

Az állomáson a *Tatabányai Szénbányászati Tröszt* egyik *„Villáma"* hívja fel magára a figyelmet. A *„Villám"* egy öreg, beteg embert ábrázol, aki ágyban fekszik, s előtte áll orvosa. A szöveg pedig így hangzik: *„Beteg az öreg Tata"*. Július második felében a bánya VI—X. és XIV-es aknája csak 70—80 százalékra teljesítette tervét. Súlyos felelősség van a bányászok vállán. Az ország és nem utolsósorban a vasút szenet kér. Az őszi forgalom sikeréhez elengedhetetlen, hogy fűtőházaink 18 napos szénkészlettel rendelkezzenek. De szenet várnak — többet és jobb minőségűt — az ország többi üzemei és a háztartások is. A bányászok tudják, mit vár tőlük az ország s az utóbbi napokban, az alkotmány ünnepe tiszteletére, fokozzák teljesítményüket, behozzák a lemaradást.

Növekvő eredmények augusztus 20-a tiszteletére

A bánya növekvő tervteljesítése *Tatabánya-felső* állomás vasutasait is jobb munkára készteti, hisz a kibányászott szenet ők továbbítják rendeltetési helyére. Második negyedévi tervüket 114.18 százalékra teljesítették. Pedig nem könnyű a feladatuk. A bánya nem tud előre szállítási tervet adni, mert a szállítást nem ők, hanem a *Bányászati Értékesítő Igazgatóság* intézi. S így a 24 órás vonatforgalmi terv — a tapasztalatokra épül. A bánya vagonszükséglete is bizonytalan — dívik még a hétvégi és hónapvégi hajrá. Egyik nap húsz vagonnal kevesebb, másnap gyakran negyven vagonnal több kell. Ki tudja ezt előre kiszámítani?... Mégsincs „döntés" — biztosítják minden nehézség ellenére is a vagonokat és irányvonatokat képezve továbbítják a fekete gyémántot.

Ez a pártszervezet munkájának eredményességét is bizonyítja. A párt népnevelői együtt a szakszervezeti bizalmiakkal tevékeny szervezői a munkaversenynek, vezetik a dolgozókat az augusztus 20-i vállalások teljesítésére.

A pártvezetőség tagjai példát mutatnak az alkotmány ünnepére indított versenyben. *Győri Vilmos* pártvezetőségi tag és *Filetóth Mihály* forgalmi szolgálattevők, *Kovács István* versenykihívását elfogadva, vállalták, hogy a vasutasnapi versenyben elért tervteljesítésüket újabb két százalékkal növelik augusztus 20-a tiszteletére. *Pataki Ignác* gurításvezető 101 százalékról 105 százalékra emeli teljesítményét. A gurítodombon dolgozó brigádok egy-egy váltót vettek át szocialista megőrzésre és versenyre keltek egymással azok minőségi karbantartására. S lehetne még sorolni az alkotmány ünnepére tett vállalásokat, az elért eredményeket. Mindez a népnevelőmunka eredménye is.

De a népnevelők munkájával mégsem lehetünk elégedettek. Már évek óta folyik a vasúton is a szocialista munkaverseny. A vasutasnapra, az alkotmány ünnepére tett vállalások lassan hagyománnyá válnak: minden esztendőben ismétlődő versennyé. Ez helyes és jó. A hiba azonban az, hogy a verseny kezd gépiessé, tartalmatlanná válni — még a lassan növekvő eredmények ellenére is — mert a felajánlások többsége *„megszokásból"* születik, hiányzik politikai tartalma.

Ma már egy népnevelő sem elégedhet meg azzal, hogy felajánlás történt. A kimagasló eredmények ott születnek, ahol a versenyt át- meg átszövi a politikai tartalom, ahol a dolgozók növekvő öntudata a munkaverseny emelője. Tatabányán itt van a hiba. Az augusztus 20-i vállalásoknak sekélyes a politikai agitációja. A népnevelők helyi politikai érvek helyett csak általánosságokat mondanak. Általában beszélnek megváltozott életünkről, általában növekvő életszínvonalunkról, általában az alkotmány biztosította jogokról és kötelességekről.

Mennyivel helyesebb, mozgósítóbb lenne, ha a párttitkár nemcsak azt mondaná, hogy az alkotmány biztosítja a munkához való jogot, hanem elmondaná apósa történetét is, akit 1920-ban egyik napról a másikra bocsátottak el minden indok nélkül a vasúttól, kenyértelenné téve kilenc apró gyermeket!

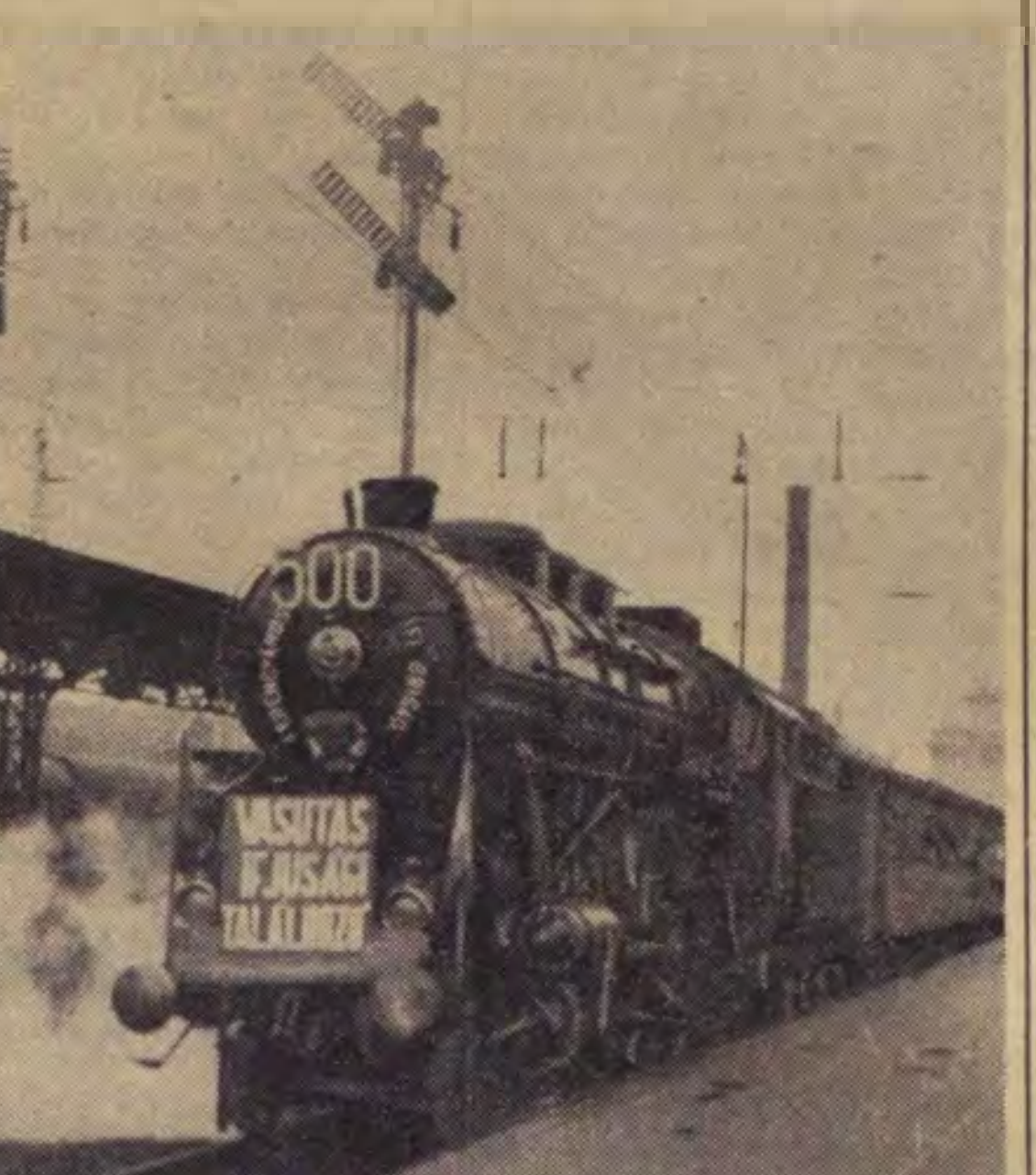
Milyen más, mennyivel meggyőzőbb, ha a népnevelő nemcsak azt mondja: *nálunk minden hatalom a dolgozó népé* — hanem azt is: állomásfőnökünk még néhány évvel ezelőtt egyszerű vasúti munkás volt. *Burlovics Pál* és *Varga Ferenc* pályamunkásokból lettek pályamesterek és *Sarkadi* elvtárs innen került az egyetem padjai közé. Sokak előtt ismert tények ezek. És éppen ezért bizonyítja leghívebben megváltozott életünket, azt, hogy nálunk valóban minden hatalom a dolgozó népé.

Hasonló érvek elmondása után ki ne találna megannyi bizonyítékot saját életében is arra, hogy a mi alkotmányunk a nép alkotmánya? S ez a tudat megsokszorozza a munkakedvet, lelkesít a vállalások mindjobb teljesítésére, erőt ad a további munkához.

Agitációs érvek tömege áll a népnevelők rendelkezésére, csak egy kicsit nézzenek körül saját portájukon és a pártszervezet segítse ezek összegyűjtését, feldolgozását. S erre megvan minden lehetőség, még több népnevelőértekezlet sem szükséges hozzá. De egy feltétlenül kell: *a meglévő népnevelőértekezletek színvonalának emelése*. Az egész országra érvényes, általános agitációs „szempontok" helyi körülményekre alkalmazása.

Tatabánya-felső állomásra nagy feladatok várnak. A bányászok már készülnek a télre. Erejüket megfeszítve törekednek a széntermelés súlyos lemaradása pótlására. *Tatabánya* állomásnak a növekvő szénmennyiséget is zavartalanul kell továbbítania, hisz pusztán a háztartásoknak 28 ezer vagon tüzelőt — melynek egy részét Tatabánya szállítja — küldenek az ország bányái. A vasutasok készen állnak erre a feladatra és a népnevelőmunka tartalmának megjavítása fontos segítője lesz az őszi forgalom sikereiért vívott harcuknak.

DISZ-fiatalok találkozása a BALATONNÁL



Indul a vonat a vasutas fiatalok nagy találkozójára.

SZOMBATON DÉLBEN pontosan fél egy órakor szabadra lendült a Keleti-pályaudvar kijárati jelzőjének karja. A feldíszített „ifjúsági vonat" lassan kigördült az állomásról. A kocsikban elhelyezkedtek a Landler Jenő Járműjavító, az Északi Járműjavító, a budapesti igazgatóság és még több más vasúti szolgálati hely fiataljai. Festői tájakon robog a vonat. A ferencvárosi fűtőház ifjúmunkásai, *Jakab Gyula* mozdonyvezető, *Borbás László* és *Amler János* fűtők már napok óta készültek erre az útra. Munkában elért eredményeik tették őket érdemessé arra a megtiszteltetésre, hogy ők továbbítsák a vasutas ifjúság vonatát.

BALATONKENESÉN, a magas vasúti töltés alatt, kis erdő szélén, árnyas fák tövében állnak a Rákóczi Ferenc katonai középiskola növendékeitől kölcsönzött sátrak. Erre a napra a katonai sátrakat a vasutas fiatalok vették birtokukba. Messze hangzik a csendes tó partján fiataljaink vidám nevetése, hangos zsivaja. Hangjuk egybeolvad a közeli nádas vízi lakóinak hangjával. Besötétedett. Tábortűzhöz készülnek a fiatalok. A DIVSZ-induló hömpölygő dallama betölti a kenesei partot. Az ifjúság nemzetközi indulója beférkőzik az öregek és fiatalok szívébe egyaránt... Ezer torokból zeng a dal. Talán ugyanebben a pillanatban sokezer kilométerre Balatonkenesétől Moszkvában, Leningrádban ugyanezt a dalt éneklik orosz nyelven a szovjet vasutasok napját ünneplő komszomolisták...

MÁSNAP REGGEL vidám zenés ébresztő köszöntötte a táborozókat. A délelőtt gazdag sportműsora még előttük áll. Fürdés a „magyar tenger" hus vizében, röplabda, céllövészet, lepényevés, és ki tudná felsorolni, mennyi vidám szórakozás várja a fiatalokat.

Vannak, akik a vízi sportot kedvelik. Többen mélyen beúsztak a Balatonba, néhányan, akik nem merészkedtek a vízbe, a parton megkezdték a röplabdabajnokságért a harcot. A délelőtti órákban kezdődött a céllövőbajnokság is. Ebben a sportágban kitűnő eredmények születtek. *Domonkos Imre*, a Nyugati-pályaudvar DISZ-szervezetének küldötte 9.4-es köregységet lőtt. *Barkó Gyula*, az Északi Járműjavítóból 8.7-es köregységet ért el.

A TÁBOR KÖZEPÉN vidám lepényevés folyik. A lepényekbe egy-egy 5 forintost sütött a szakács. A pénz azé, aki megtalálja. Hangos kacagás közepette *Dolinka* elvtárs harapja ki a lepényből az első 5 forintost.

Úgy gondoljuk, hogy nem maradhatnak ki a beszámolóból azok a fiatalok sem, akik önfeláldozó, lelkes munkájukkal segítették elő, hogy ezer vasutas fiatal oly vidáman, gondtalanul töltse el a Balaton partján a másfél napot. *Lengyel János*, az Északi Járműjavító ifjú villanyszerelője teljes 24 órát dolgozott, hogy minden sátorban égjen a villany. *Payerle László* főrendező társaival együtt hetek óta dolgozott a nagy találkozó előkészítésén. Dicséret illeti *Berényi Miklós* technikai rendezőt. *Kántor* elvtárs sportfelelőst és ki tudná felsorolni azt a sok fiatalt, aki lelkesedéssel dolgozott a többiek vidám szórakozásáért.

A vasutas ifjúságnak ezt a találkozóját nem felejtheti el a részvevők. A vidám, kedves találkozás a Balaton partján hosszú időre emlékeket hagy valamennyiük szívében.

Vasutasnapi ünnepségek vidéken

Vidéken is mindenütt megünnepelték a negyedik vasutasnapot. A városok, falvak dolgozói együtt ünnepeltek vasutasainkkal.

MISKOLCON vasárnap vörös nyakkendős úttörők virágcsokrokkal köszöntötték otthonukban a vasutas műszakon legjobb teljesítményt elért dolgozókat. Kora reggel a zászlókkal, feliratokkal díszített miskolci rendezőpályaudvarról útnak indították a vasutas műszak utolsó két többterheléses békevonatát. A miskolci vasutas DISZ-fiatalok az egyik szerelvényt *Hatvanba*, a másikat *Nyíregyházára* továbbították.

Délelőtt kultúrcsoportok adtak vidám műsort a gyermekeknek és dolgozóknak a MÁV játszótéren. Délután a Lokomotív sportpályán sportversenyeket, labdarúgó mérkőzést rendeztek, a Szabadság-téren pedig térzenét adtak.

Este az Avason tűzijátékkal és hangulatos táncmulatsággal fejeződött be a miskolciak vasutasnapja.

SZOLNOKON a negyedik vasutasnap előestéjén, szombaton este társadalmi munkával készült szabadtéri színpadot avattak fel a fűtőház dolgozói. Közülük 14 élenjáró dolgozónak ez alkalommal adták át jó munkájuk jutalmaként a sztahanovista oklevelet. 38 dolgozónak pedig a rendkívüli előléptetést. A fűtőház két dolgozója a mozdonyok tisztántartásáért, két brigád pedig kiváló munkájáért kapott elismerő oklevelet. A jutalmak kiosztása után a fűtőház tánccsoportja ének- és zenekara adott műsort több mint két órán át. Ezt követően reggelig szólt a zene, melynek hangjai mellett táncolva vidáman, a jól végzett munka örömével köszöntötték a szolnoki vasutasok a negyedik vasutasnapot.

TATABÁNYÁN kora reggeltől késő éjszakáig hangos zeneszó töltötte be az állomás melleti *Vasutaskertet*. A lombos fák között pavilonokat, körhintákat, céllövöldéket állítottak fel. A szabadtéri színpadon délután a bányász kultúrotthon csoportjai rendeztek nagysikerű kétórás kultúrműsort. A meleget enyhítő lombos fák alatt a tatabányai bányászok, cementgyári munkások, vasutasok együtt táncoltak, szórakoztak, amiként együtt dolgoznak azért, hogy a tatabányai szén és cement minél előbb eljusson felhasználási helyére.

A munkában megvalósított jó együttműködés eredményezte azt is, hogy szombaton délután ebben az évben már az 1250. irányvonat indult útnak Tatabánya állomásról.



A IV. vasutasnap eseményeiből. — A képzőművészeti kiállításon. Képünk: Botondné, Mády Jolán, a vasutas képzőművészeti iskola növendéke második díjat nyert tanulmányfeje előtt, a szobor modelljével, Gomola Józseffel, az Északi Járműjavító ÜV kétszeres jelvényes sztahanovistájával.
(Kovács Géza felvétele)

„Tisztelgek egy kalauznak..."

Hívogatón irányította előre a tolongó utasokat a somogyszobi állomáson: „Erre tessék! Üres a kocsim!"

Mosolyogva, készségesen adott felvilágosítást a várakozási időről. Felültem kocsijára, aztán, mint afféle hálátlan utas, el is feledkeztem róla. Csak akkor figyeltem fel rá ismét, amikor jegyemet kezelve, szívélyes jónapottal köszönt, és a jegy visszaadásakor „köszönömmel" búcsúzott. Az állomások előtt frissen végigfutott szakaszán és bejelentette: „Beleg következik...

Nagybajomba érünk... A következő megálló Kaposfő."

A böhönyei vásárról hazafelé utazó asszonyoktól olyan szívélyesen érdeklődött a vásár iránt, mintha semmi más gondja nem is volna. Jobbra-balra volt egy-egy kedves szava. A magáról megfeledkezett, cigarettára gyujtó utast nem fenyegette pénzbírsággal, csak arra figyelmeztette, hogy az ebben a kocsiban utazókat biztosan zavarja a füst, és az ablakon hintázó „Nem dohányzóknak" táblára mutatott. Az utas azonnal eldobta cigarettáját, a legjobban eső első szippantások közben.

Kaposfőn nagyot mosolyogtunk, mikor megjelent, kezében egy aranyosan mosolygó, kékszemű pólyással. Mögötte topogott egy feketeruhás anyóka, aki a picire mutatva, jobbra-balra mentegetődzött, talán a tévedések eloszlatása érdekében: „A dédunokám." Az anyóka lassan-lassan elhelyezkedett a padon, akkor a kalauz átadta neki a gyereket. Még egyet csiklandozott a picin, sikerült megmosolyogtatnia. Azután tisztázta az utasok előtt, hogy nem akármilyen emberrel állnak szemben: „Az én lányom már 19 éves, a fiam meg 13."

Sokat utazom. Sokféle vasutassal találkozom. Milyen jó, hogy ilyen vasutasok is vannak, és egyre nagyobb számban.

Szerettem volna megtudni a nevét. Elhatároztam, hogy a kaposvári állomáson, majd a leszálláskor, bemutatkozom. De nem sikerült a tervem. Nem tudtam szóba elegyedni vele, mert el volt foglalva. Az idősebb utasokat segítette le a vonatról.

Nem tudom a nevét. De ő biztosan magára ismer e sorokban. A vasutasnap alkalmából ezúton szorítom meg a kezét és tisztelgek neki én, egy egyszerű utas a fapadosból.

Kellner Béla
Kaposvár,
Megyei Könyvtár

A szovjet vasutasok a vasutasnapon újabb kiemelkedő munkasikerekkel válaszoltak a szovjet nép szeretetére és megbecsülésére

A dolgozó nép és a vasutas dolgozók eggyéforrottságának ünnepe volt az idén is a Szovjetunióban az Összszövetségi Vasutasnap. A szovjet nép ezernyi megkapó jelét adta augusztus elsején annak, mennyire becsüli és értékei a vasutas dolgozók munkáját. A szovjet vasutasok ezen a napon még közvetlenebbül érezték, milyen szeretettel, megbecsüléssel fordul feléjük a párt és a kormány.

Az ünnep előestéjén, szombaton a közlekedésügyi minisztérium és a vasútforgalmi munkások szakszervezetének központi bizottsága a főváros társadalmi szervezeteivel együtt ünnepi ülést tartott. Az ünnepi beszédet *Borisz Bescsev* elvtárs, közlekedésügyi miniszter mondotta.

Az Összszövetségi Vasutasnap előtt és az ünnepen a szovjet sajtó a méltató cikkek egész sorát közölte, amelyek lelkesítő tényeket tártak fel a szocialista vasút fejlődéséről. A Szovjetunió vasutai a háború utáni években tizenkét és félszer múlták felül a régi Oroszország vasútainak forgalmát. Egyedül az omszki vasútvonalon annyi árut szállítanak, mint amennyit Anglia, Belgium és Hollandia vasútvonalain együttvéve.

A Szovjetunió vasútvonalainak dolgozói ezeknek a roppant feladatoknak a megoldásához újabb lelkesítő erőt kaptak az idei vasutasnapon is a feléjük áramló szeretettől, megbecsüléstől. Tettekkel, a nemrégiben lezajlott összszövetségi vasutas aktívaértekezlet határozatainak megvalósításával válaszoltak az őket ünneplő szovjet népnek. A legfiatalabb, a részben még építés alatt álló szverdlovi mozdonyépítőüzem dolgozói az ötszázadik mozdony elkészítésével köszöntötték a vasutasnapot. A mozdony gyártásánál több újítást alkalmaztak, különös gonddal ügyeltek a minőségre s így elérték, hogy a mozdony az eddiginél lényegesen nagyobb sebességgel képes többterheléses vonatokat továbbítani.



A IV. vasutasnap eseményeiből. — Nem újítás ugyan, de az újítókiállításon az ifjú generáció nagy tetszését vívta ki a 100 év előtti mozdony modellje.
(Kovács Géza felvétele)

Üzemeink munkássága és a patronált tsz-ek parasztsága készül az augusztus 20-i baráti találkozóra

Baráti találkozóra készülődik az ország munkássága és parasztsága. Az alkotmány ünnepét az idén együtt ünneplik a falu és város legjobbjai, baráti találkozókon beszélik meg a gyárak, a termelőszövetkezetek, gépállomások és az egyéni gazdák gondját-baját, örömét. A baráti találkozók megrendezéséből a vasúti üzemek munkássága is kiveszi a részét. Sok olyan üzemünk van, amely termelőszövetkezeteket, állami gazdaságokat, gépállomásokat patronál. Ezek az üzemek még jobban kiakarják szélesíteni kapcsolataikat augusztus 20-án, amely az alkotmány ünnepe mellett *a munkás-paraszt szövetség nagy ünnepe* is. Meghívók mennek a patronált üzemekbe és a városba invitálják a dolgozó parasztokat. MNDSZ-szervezeteink a dolgozó parasztasszonyoknak írnak levelet, DISZ-szervezeteink a sportköröket és a kultúrcsoportokat hívják meg.

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV* munkássága már a tavasszal jó viszonyt fejlesztett ki *Hajduszoboszló, Hajdunánás, Hajdusámson* parasztságával, amikor gépeket javított, szerszámokat küldött az ottani gépállomásoknak. A viszony még szorosabbra fűződött, amikor az üzem kultúrcsoportja szép előadást tartott Hajdúszoboszlón színvonalas, szórakoztató műsorral. A Landler Művek dolgozói most meg akarják mutatni a parasztság képviselőinek üzemüket, a kultúrcsoport tagjai és a sportkörök pedig a mezőgazdaság küldötteinek szórakoztatásáról gondoskodnak.

Az *Északi Járműjavítóban Tiszapolgár, Zsáka, Hosszúpályi* parasztjainak fogadására készülnek. Mindhárom helyen nagy hasznát vették annak a segítségnek, amit a vasutas dolgozók nyujtottak a tavasz és a nyár folyamán a gépállomások, a termelőszövetkezetek parasztságának. Polgáron és Zsákán az Északi Járműjavító kultúrgárdájának látogatása nyomán alakult meg annakidején a kultúrcsoport. Az augusztus 20-i látogatásra készülő polgári, zsákai és hosszúpályi parasztok most beszámolnak majd Budapesten a vasutasság segítségének hasznáról, a jövőévi kenyér megtermelésében végzett munkájuk eredményéről. Megköszönik az eddig is nyujtott segítséget és a barátság elmélyítésével biztosítják maguknak a további támogatást. Amíg az Északi dolgozói üzemükben látják vendégül a parasztság képviselőit, kultúrgárdájuk Hosszúpályiba megy és nagy kultúrműsorral teszi emlékezetessé az augusztus 20-i baráti találkozót.

A *MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV* budapesti üzeme *Tarnaszentmiklós* parasztjait várja baráti látogatásra. A Vasanyagjavítónál is megrendezik az üzem és a patronált termelőszövetkezet sportkörének, kultúrcsoportjának találkozóját. A Vasanyagjavító színjátszói egyszer már jártak Tarnaszentmiklóson, most pedig meghívásukkal az ottani kultúrmunkásoknak adnak alkalmat, hogy a fővárosban számolhassanak be fejlődésükről.

A miskolci, a debreceni, a szolnoki járműjavítók a vasútépítő vállalatok és a többi vasúti üzemek is készülnek a baráti találkozó megrendezésére. A falu küldötteit feldiszített állomások várják, a várótermekben pedig, ahol erre mód van, kultúrműsorral szórakoztatják majd a kedves falusi vendégeket.

A vasutasnap tiszteletére...

A Landler Jenő Járműjavító műhelycsarnokai ünnepi díszbe öltöztek. A vágányokon két uj szerelvény áll. Festők, lakatosok, mázolók végzik rajtuk az utolsó simításokat. 28 személy- és 40 teherkocsi és két mozdony főjavítása — ez volt a Landler Jenő Járműjavító munkásainak felajánlása a vasutasnap tiszteletére.

Az elmult hónapokban a kocsiosztály kissé elmaradt. A kiszbott tervet sem tudták teljesíteni. A vasutasnap pedig egyre közeledett. A dolgozók érezték: valamit cselekedni kell, meg kell találni a hibákat és olyan felajánlást tenni, amellyel egycsapásra kikuszöbölhetik a műhelyükön esett csorbát. Ez a rövid története ennek a két szerelvénynek, amelynek ünnepélyes átadására boldogan gyűltek össze a járműjavító dolgozói. *Ambrózi Gyula*, a kocsiosztály párttitkára üdvözölte azokat a munkásokat, akik éjt nappalá téve dolgoztak ennek a 68 vasúti kocsinak fővizsgáján.

— Nagy segítséget jelent a forgalom számára ennek a két szerelvénynek újbóli beállítása — mondotta. Köszönet és dicséret illeti *Anda Jenő* bognár-brigádját. *Bányász István* alvázas brigádját és *Békevár József* lakatos-brigádját, akik leginkább részesei voltak annak, hogy a járműjavító dolgozói becsülettel teljesítették adott szavukat.

Felemelő pillanat volt, amikor az internacionálé hangjai mellett a két szerelvény lassan kigördült a műhelyi vágányról és elindult próbaútjára Nagymaros felé.

★

A mátészalkai fűtőház dolgozói nagy lelkesedéssel készültek a vasutasnapra, s jó munkájuk eredményeképpen uj munkagyőzelmekkel ünnepelhették a vasutasok iránti megbecsülés napját. Fajlagos szénmegtakarítási tervüket az előző év hasonló időszakához viszonyítva, 110.6 százalékra, kilométer- és százelegytonna kilométertervüket 118 százalékra teljesítették. A tervhez viszonyítva 103 százalékra csökkentették a javítási költségeket. Kimagasló eredmények születtek az egyéni versenyben is. *Béres Imre* mozdonyvezető és *Kovács József* fűtő 150 százalékos, *Huszti Mihály* és *Tebes Károly* fűtők 130 százalékos szénmegtakarítást értek el.

Néphadseregünk harcosának üdvözlete a vasutasnap alkalmából

Szeretettel üdvözlök mindenkit a negyedik vasutasnap alkalmából és kívánom, hogy a vasutasnapon megnyilvánuló szeretetből újabb erőt merítve, még nagyobb lelkesedéssel harcoljanak ötéves tervünk nagyszerű célkitűzéseinek határidő előtti teljesítéséért. Dolgozzanak úgy, hogy mielőbb elkészülhessen a Budapest—Miskolc közötti vasútvonal átépítése és villamosítása. Vegyenek példát a hős szovjet vasutasokról és vasutas barátainkról, a csehszlovák, román, bolgár, keletnémet és kinai vasutak dolgozóiról.

Külön üdvözlöm a Vörös Csillag-brigádot s annak vezetőjét, és kívánom nekik, hogy jó munkájukkal mielőbb elnyerjék a sztahanovista címet.

A negyedik vasutasnap alkalmából forró szeretetemet, elvtársi üdvözletem küldöm valamennyi régi munkatársamnak.

Vastag Ferenc
honvéd

Helytálltak az árvíznél — helytállnak a termelőmunkában is

A HALKRAFOGOTT vagy az emlékek izzásától erősebbre hangolt szavak nyomán rövid időre ismét átéljük az órákat, a napokat, amikor az ember birokra kelt a pusztító természettel. Pályamunkások ülnek a debreceni pályafenntartási főnökség kicsiny, zsúfolt kultúrhelyiségében, mind olyanok, akiknek idegeiben frissen vibrál még a legveszélyesebb órák izgalma, akiknek szivében a nyilt seb érzékenységével faj még a pusztulás, a rombadőlt otthonok látványa. Ott voltak mindnyájan a győri gátakon, az első veszélyjelre a debreceni igazgatóság területéről 1300, köztük a debreceni pályafenntartási főnökségtől 400 pályafenntartási dolgozó indult harcolni a messzi Duna hullámaival.

Ezen a keddi napon, amikor a Duna vízállása Győrnél már csak 335 centiméter, arról beszélnek Debrecenben, hogy *a veszély elmult, de a teendők sokasága ittmaradt.* Erre a gyűlésre is az gyűjtötte össze a pályamesteri szakaszok dolgozóinak küldötteit, hogy megbeszéljék ezeket a teendőket. A gyűlést megelőzően a termelési értekezleteken ugyanis minden szakaszon kifejezésre jutatták a dolgozók, hogy *tovabbra is segiteni akarnak.*

— *Nem szabad a kárt kárral tetézni* — mondották például a IV-es szakasz termelési értekezletén. — *Pedig ezt tesszük, ha az árvízvédelmi munkák miatt kiesett munkamennyiségünket nem pótoljuk minél előbb, szóval, ha lemaradunk a tervünkkel. Fogadjuk meg, hogy teljes egészében, a minőség csökkenése nélkül pótoljuk a munkakiesést, s ezzel hozzájárulunk az őszi forgalom tervszerű lebonyolításához.*

ITT A GYŰLÉSEN tehát a dolgozók egyöntetű kívánságának ad hangot *Aradi János* főmérnök, amikor felolvassa a debreceni pályafenntartási főnökség dolgozóinak vállalását és egyben felhívását, amelyben valamennyi pályafenntartási főnökséghez fordulnak a debreceniek: csatlakozzanak az általuk indított mozgalomhoz. Csatlakozzanak úgy, hogy az év végéig *behozzák az árvízvédelmi munkák miatti lemaradást, hogy egyetlen órányi munkával se maradjanak adósak,* szervezzék meg a munkát úgy, hogy ne kelljen sem a létszámot, sem a munkaidőt emelni, sem a béralapot túllépni és ne szenvedjenek halasztást a szociális jellegű felujitási munkák sem. Emellett azonban *ne feledkezzenek meg a takarékosság, az önköltség csökkentésének fontosságáról.* De csatlakozzanak úgy is, mint *Nagy Sándor* UB-elnök és 20 dolgozótársa, akik nemsokára ismét elindulnak *Győr, Révfalu, Asványráró* felé, hogy épitő-brigádjuk minél több fedél nélkül maradt családnak adja vissza otthonát.

A pusztulás komor képeinek idézésével kezdődött ez a gyülés — az épités, a munka, a szeretet, az összefogás szép megnyilvánulásaival fejeződött be. *Tóth Lajos* elvtárs valamennyi dolgozótársának fogadalmát tolmácsolta:

— VÁLLALJUK, hogy a füzesabonyi szakaszon egyetlen munkamennyiséggel sem maradunk el. A vasút nagy egészére váró feladatok megoldásának, az őszi forgalom sikerének kulcsát mi is a kezünkben tartjuk, elvtársak!

Az idős *László János*, vagy *Varga László*, akik a IV-es, illetve a VI-os szakasz dolgozóival a legveszélyeztetettebb helyeken napokon át küzdöttek pihenés nélkül a hullámokkal, most a kiesett munka pótlásáért indítanak harcot. És a többiek, akik már eddigi eredményeikkel is aláhúzták fogadalmuk komolyságát: az V. szakasz dolgozói 137 a XII-es szakaszé 132, a XXIV-es szakaszé 131 százalékos teljesitménnyel, a lemaradás egy részének behozásával köszöntötték már a vasutasnapot. Vagy *Kurucz István* esztergályos 186, *Andirkó Ferenc* kövező 196, *Kohány József* festő 171 százaléka — mind-mind erős alapjai a debreceniek fogadalmának.

A debreceni pályafenntartási főnökséghez tartozó dolgozók szép, követésreméltó kezdeményezése, a gyűlés lelkes hangulata szivre, erőre, tettrekészségre vall es győzelemhez vezet. Az élet, az épités, a tervek teljesitésének győzelméhez.

HÍREK

— **13.595 újítási javaslatot** adtak be vasutas újítóink az első félévben. A 3947 elfogadott újítás révén 33,870.000 forint megtakarítás várható.

— A TISZTASÁGI VERSENYBEN a szegedi igazgatóság területén a második csoportbeli állomások között első Kiskőrös, a második Szentes. A harmadik csoportú állomások első helyezettje Tiszatenyő, a második pedig Csugar állomás. A kapott 1600, 600, 1000, illetve 800 forint jutalmakat a dolgozók az árvízkárosultaknak adományozták.

— *NEGYVENNEGY FÉROHELYES BOLCSÓDÉT adnak át rövidesen rendeltetésének a hatvani vasutasok gyermekei számára.*

— **100 ágyas betegotthon létesül** a 200 éves, műemlékké nyilvánitott péceli Rádai-kastélyban az ápolásra és csak felügyeletre szoruló vasutas betegek részére.

— *A JÁRÁSI LÓVÉSZVERSENYBEN a hatvani állomás MSZHSZ lóvészcsapata lett az első.*

— **Átadták a forgalomnak** a balatonfenyvesi állomás térközbiztositó berendezését. A munkában kitünt Horváth Antal és szerelőbrigádja, Horváth László, Hamerli László és brigádjaik a pécsi távbeszélő- biztositóberendezési ellenőrség dolgozói.

— *OSZI FORGALMI ÉRTEKEZETET TARTOTTAK az elmult héten a tapolcai vasutasok. Az értekezleten tevékenyen vettek részt a környékbeli bányák és szállitható vállalatok vezetői.*

— **A szovjet vasúti egyetemeken** és technikumon tanuló magyar ösztöndijasok közül az idén két vasúti mérnök és két technikus végzett kitünő eredménnyel. A mérnököket a debreceni és miskolci fűtőházba, a technikusokat pedig a Hámán Kató és a ferencvárosi fűtőházban osztották be.

— *KÖZEL 70 000 TONNA TÖBBLETSÚLYT továbbitottak terven felül a debreceni állomás vasutasai az elmult három hét alatt.*

HELYESBITÉS. Előző lapszámunkban a „Hirek"-rovatban megemlékeztünk Sziládi Sándor szegedi gócponti tudositó jelentése alapján a békéscsabai fűtőházi fürdő, mosdó és étkező épitéséről. Technikai hiba folytán a szöveg helytelenül jelent meg. Helyesen igy hangzik: Egymillió forint kötségelőirányzattal rövidesen megkezdik a békéscsabai fütőháznál a fürdő- mosdó és étkező epitését.

A vasutas fiatalok életéből

— **A vasutasnapra** vállalt négy raksúlyemeléses teherkocsi helyett augusztus 4-ig hatot készített el tervenfelül az Északi Járműjavító ÜV kocsiosztályán Németh Mihály ifjúsági brigádja.

— *DICSÉRŐ OKLEVÉLLEL TÜNTETTE KI A DISZ Központi Vezetősége Várhegyi Ádámot a békéscsabai fűtőház, Fülöp Lajost a dombóvári fütőház ifjúsági dolgozóit, valamint Abrahám László (Északi JJ. ÜV), Nyirádi Tibor (Landler JJ. ÜV), Fodor Sándor, (Szombathely JJ. ÜV), és Bujdos Ferenc (Miskolc JJ. ÜV) ifjúmunkásokat kiváló munkájukért.*

— HAT KÖZÉPJAVITÁSOS TEHERKOCSI kijavitását vállalták Zelenka András Nagy VII. Imre és Kocsis Lajos, a Debreceni Járműjavító ÜV ifjú alvázlakatosai. Ezért a munkáért kapott keresetüket az árvízkárosultak megsegitésére ajánlották fel.

— *SZINES, TARKA-ESTÉT rendeznek augusztus 20-án a szegedi igazgatóság fiataljai az élenjáró ifjúsági dolgozóik tiszteletére.*

— **50 kilométeres óránkinti sebességgel továbbította** július 31-én az 1765 számú többterheléses vonatot a debreceni állomás egyik ifjúsági brigádja Debrecentől Budapest—Ferencvárosba. A brigád tagjai: Reisz Mátyás mozdonyvezető, Nagy Antal és Megyesi József fűtők, Tabi Lajos, Bálint József és Szabó Imre vonatkisérők.

— **Labdarúgóbajnokságot szervezett** a debreceni igazgatóság DISZ-vezetősége. Céljuk az, hogy az ifjúsági szórakozási lehetőségeit ezzel is gazdagitsák.

A vasutasnap sporteseményeiből



Remetelházi, a Rákospalotai Lokomotiv versenyzője, 175 centiméter magas ugrásával első díjat nyert az országos vasutas sportünnepélyen.



Kép a Budapesti Kinizsi—Budapesti Lokomotiv ökölvivó mérkőzéséről.



„Forró pillanatok" a csehszlovák vasutas válogatott—Szombathelyi Lokomotiv mérkőzésen.



A Lokomotiv női sportolóinak felvonulása a Szőnyi-úti stadionban.



A női atlétikai mérkőzések nyerteseinek Csire Lajos, a Budapesti Lokomotiv elnöke átadja a dijakat.

(Kovács Géza felvételei.)

Kormánykitüntetéssel és Kiváló vasutas jelvénnyel kitüntetett dolgozóink

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a IV. vasutasnap alkalmából, kiváló munkájuk elismeréséül a

MUNKA ÉRDEMREND

kitüntetést adományozta Benkovics Dezső MÁV igazgatóhelyettesnek, Németh József, MÁV főigazgatónak, a

SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM

kitüntetést Szalai Pál MÁV főfelügyelőnek, Mosolics István MÁV segédügyelőnek, Bajusz Rezső MÁV igazgatóhelyettesnek, Kamuti Jenő MÁV igazgatóhelyettesnek, Kerényi Rezső MÁV igazgatónak, Pásztor Pál MÁV főtanácsosnak, Borsodi János MÁV igazgatóhelyettesnek, Gyenge Kálmán MÁV főtanácsosnak, Szűcs Zoltán MÁV főintézőnek, Loch Ferenc vezető blokkmesternek, Ifj. Pócz Imre előmunkásnak, Szabó János műszaki ellenőrnek, Ráoz Kálmán igazgatóhelyettesnek, Szőnyi László főmérnöknek, Csoltó László főintézőnek, Szurmai Mihály műszaki felügyelőnek, Hubai Zsigmond műszaki főintézőnek, Galdos Béla főfelügyelőnek, Szabó Béla vezető titkárnak, Brandt Jenő műszaki tanácsosnak, a

MUNKA ÉRDEMÉREM

kitüntetést adományozta: Szabadfi József MÁV felügyelőnek, Mucsi Sándor MÁV vezető pályamesternek, Tálai József MÁV ellenőrnek, Váraljai Jenő MÁV főfelügyelőnek, Nagy József MÁV vezető főmérnöknek, Aradi József MÁV intézőnek, Soós János MÁV műszaki főellenőrnek, Felföldi László főmérnöknek, Nagy Sándor I. MÁV főellenőrnek, Bányinyos Mátyás vezető főellenőrnek, Gergely István MÁV főfelügyelőnek, Tompos Géza MÁV műszaki főtanácsosnak, Szabó Imre MÁV üzemvezetőnek, Boros Lajos MÁV pályamunkásnak, Korontos Miklós MÁV mozdonyvezetőnek, Szatnik Ferenc MÁV mozdonyfűtőnek, Csorba Bálint MÁV főintézőnek, Pákozdi Viktor MÁV műszaki főellenőrnek, Aszódi József MÁV főellenőrnek, Berna József MÁV ellenőrnek, Gubányi János MÁV főtisztnek.

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa a IV. vasutasnap alkalmából a szakmai munkában és a DISZ-mozgalomban tanúsított példás tevékenységükért elismeréséül a

MUNKA ÉRDEMÉREM

kitüntetést adományozta Farkas Lászlónak, a kiskunhalasi fűtőház mozdonylakatosának, Vilmányi Kiss Jánosnak, a Nyugati-pályaudvar DISZ-titkárának, Szemők Bélának, a MÁV Debreceni Igazgatóság előadójának, Tóth Józsefnek, a diósgyőri fűtőház mozdonyvezető gyakornokának, Lugosi Károlynak, a dombóvári fűtőház műszaki dolgozójának.

KIVÁLÓ VASUTAS

jelvénnyel kitüntetett dolgozók: dr. Láng Viktor főigazgató, Kerényi Rezső igazgató, Pap Károly igazgatóhelyettes, Kmetty Imre igazgatóhelyettes, Bajusz Rezső igazgatóhelyettes, Szeniczey Rezső igazgatóhelyettes, Tusa Lajos igazgatóhelyettes, Ábrahám Mihály műszaki főfelügyelő, Babai László ellenőr, Bajor Rezső felügyelő, Balázs József műszaki felügyelő, Balogh Mihály műszaki főintéző, Baranyai Antal váltókezelő, Barnácz János főellenőr, Bartos Géza főintéző, Belcsik János tanácsos, Bencze József főintéző, Berei János, tanácsos, Békefi Ferenc vezető főmunkamester, Békefy Zoltán műszaki tanácsos, Békési Rezső felügyelő, Blaskovics Zoltán műszaki főtanácsos, Bonyár Zoltán főtanácsos, Borbély Sándor felügyelő, Boronkai Ferenc műszaki főtanácsos, Boros Bálint vezető főellenőr, Budai Ferenc műszaki főfelügyelő, Bujdosó Ferenc műszaki főtanácsos, Buza Kiss Lajos műszaki főtanácsos, Bükki Pál műszaki főtanácsos, Büttner József főfelügyelő, Czimma János felügyelő, Császár László felügyelő, Cserháti János műszaki főtanácsos, Csermák József felügyelő, Cserta Miklós műszaki főtanácsos, Csillag Károly főfelügyelő, Daróczy István műszaki főellenőr, Dénes Emil műszaki főtanácsos, Dóczy Ferenc főmozdonyvezető, Domokos Dániel vezető főellenőr, Egyűd László főfelügyelő, Erll Róbert főtanácsos, Esse Lajos tiszt, Faragó Béla főfelügyelő, Farkas Zsigmond főfelügyelő, Fehér István műszaki felügyelő, Gaál Sándor fűtő, Gerecs István felügyelő, Gilvácsi István intéző, Godó József főfelügyelő, Gódor Károly főfelügyelő, Gombos Pál vezető szakmester, Gróf József műszaki főtanácsos, Gvarmati Dezsőné szül: Székely Éva tanácsos, Gyenge Kálmán főtanácsos, Gyenge Valéria intéző, Hajdú József főfelügyelő, Halmai Albert felügyelő, Halmágyi Lajos felügyelő, Hegyi József felügyelő, Honti János főintéző, Honti József felügyelő, Hornyák András intéző, Horváth Ede főintéző, Horvát József előmunkás, Höttinger József főintéző, Imre János műszaki főtanácsos, Jancsi Imre főfelügyelő, Jándi Károly főfelügyelő, Józsi Lajos felügyelő, Kanosi Teréz intéző, Karáth Ferenc főfelügyelő, Kassa Gyula vezető titkár, Kaló Árpád műszaki tanácsos, Kazi Aranka tiszt, Kinczli József főintéző, Kiss József műszaki ellenőr, dr. Kiss Lajos főtanácsos, Kiss Sándor főintéző, Kócsa Mihály főtanácsos, Kopasz Lajos főtiszt, Kotroczó József műszaki főfelügyelő, Kovics Ferenc műszaki ellenor, Kőrösi Károly főfelügyelő, Kövesi István, főintéző, Kuti József felügyelő, dr Lantos György főtanácsos, Lippai Antal főintéző, Madarász Pál vezető szakmester, Mednyánszky János műszaki főtanácsos, Mohácsi Gyula műszaki főintéző, Nagy Gyula műszaki főintéző, Nagy János főfelügyelő, Nagy Lajos műszaki intéző, Olajos Miklós főintéző, Olth József felügyelő, Pallér Gyula műszaki főellenőr, Palotai Imre, műszaki főintéző, dr. Papp Endre főtanácsos, Paradi Bertalan műszaki felügyelő, Pásztor Pál főtanácsos, Pál Zoltán intéző, Perlaki Gyula főintéző, Polgár Lőrinc vezető főmunkamester, Poczkodi Sándor intéző, Potyondi József főintéző, Pozsonyi Pál főtiszt, Pörei István műszaki főtanácsos, Rigó László főfelügyelő, Salamon János műszaki főellenőr, Sallér József műszaki ellenőr, Sánta Károly műszaki ellenőr, Sárvári László ellenőr, Sipos Imre főfelügyelő, Soproni József főintéző, Szabó Antal műszaki főintéző, Szabó Sándor II. műszaki főintéző, dr. Szabó Tibor főtanácsos, Szakács Ottó főintéző, Székely József műszaki főtanácsos, dr. Szieberok Ferenc főtanácsos, dr. Szilágyi István főtanácsos, Szilágyi László felügyelő, Szilágyi Sándorné pályaőr, dr. Szolyori Árpád tanácsos, Szűcs Sándor műszaki főfelügyelő, Tanner János főfelügyelő, Tasnádi Károly műszaki vezető főellenőr, Telek János műszaki tanácsos, Thuróczi Béla főintéző, Tóth Ferenc felügyelő, Tóth Kálmán műszaki főtanácsos, Turmann Henrik főszakmester, Uj Károly felügyelő, Vajda Sándor főintéző, Vargyasi Andor műszaki felügyelő, Váradi Pál műszaki főfelügyelő, Vereczki Jenő intéző, Villányi Rezső műszaki főtanácsos, Vincze István műszaki főtanácsos, dr. Virág Sándor tanácsos, Virághalmi Tibor főintéző, Zsiga Lajos főtanácsos, Kurucz Károly főintéző.

Az „Érdemes vasutas" jelvénnyel kitüntetett dolgozók névsorát legközelebbi számunkban közöljük.

A vasút új élüzemei

A második negyedévi termelési eredmények alapján kijelölték a vasút új élüzemeit. Új élüzemeink a következők.

Állomási szolgálat:

Baja, Budapest-Józsefváros, Hatvan, Hegyeshalom, Hódmezővásárhely, Mezőhegyes, Miskolc-gömöri, Pécs, Pusztaszabolcs, Sopron-GySEV, Szeged, Tatabánya-felső állomás.

Vontatási szolgálat:

Bánréve, Diósgyőr, Eger, Hámán Kató, Kazincbarcika, Kecskemét, Komárom, Miskolc, Püspökladány, Sopron fűtőház.

Pályafenntartási szolgálat:

Baja, Esztergom, Győr, Hatvan, Székesfehérvár, Szombathely pályafenntartási főnökség.

Műhelyi szolgálat:

Landler Jenő Járműjavító ÜV, Miskolci Járműjavító ÜV, Szombathelyi Járműjavító ÜV, Szolnoki Járműjavító ÜV.

Távközlő és biztosítóberendezési szolgálat:

Budapesti TBKE, Miskolci TBKE.

Pályaépítési szolgálat:

Budapesti Vasútépítő ÜV, Fatelítő ÜV.

Anyagszerkezelési szolgálat:

Dombóvári szertárfőnökség, miskolci szertárfőnökség, pécsi szertárfőnökség.

Az egyéb vállalatok közül a MÁV Jegynyomda lett élüzem. Az élüzem címmel kitüntetett szolgálati helyek pénzjutalomban is részesülnek.

Vezérigazgatói elismerést és pénzjutalmat kaptak az állomások közül *Nagytétény* és *Tiszaiök*, az anyagszerkezelési szolgálatnál pedig a *makói* és *szeged-rókusi* szertárfőnökség.

A pécsi szertárnál 0.98 óra az átlagos kocsikirakási idő

A pécsi szertár dolgozói kiváló teljesítményekkel mutatták meg, mit jelent nekik a vasutasnap. Tervüket, vállalásaikat sorra túlteljesítették. A jó eredményt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy pillanatnra sem tévesztették szem elől a pártkongresszusnak az önköltségcsökkentésre vonatkozó határozatát és az önköltségcsökkentési tervnél *19 százalékos megtakarítást értek el.* Jelentős mennyiségű az a kocsi, amely a pécsi szertárnál naponta kirakásra kerül. Éppen ezért nem közömbös, mennyi idő alatt ürülnek ki a kocsik. A kocsiforduló jó teljesítését segítik elő a szertári dolgozók azzal, hogy kocsikirakási tervüket az amúgyis szoros egy óra helyett 0,98 órára teljesítik átlagosan.

Erre a kiváló eredményre magyarázatot ad a Landler-brigád teljesítménye. Ez a brigád, amelynek *Balogh Farkas István* kétszeres jelvényes sztahanovista, érdemes vasutas a vezetője, 227 százalékos átlagos teljesítményének 237 százalékra való felemelését vállalta. *A vállalásból 288 százalékos teljesítmény lett.* A minap 10 szeneskocsi kirakásánál 329 százalékos eredményt ért el a brigád 200 tonna szén kirakásával.

Várnai László
pécsi igazgatóság

Egy 411-es mozdonybrigád, amely már egy hónappal „megrövidítette" az évet

A debreceni fűtőház egyik mozdonybrigádja, a 411.458-as sorozatszámú gépen dolgozó *Balogh István* mozdonyvezető és *Pástyár László* fűtő a vasutasnap tiszteletére vállalta, hogy az év első nyolc hónapjára előírt tervet két hónap alatt teljesíti. *Adott szavukat július 24-re, tehát a vállalt határidő előtt, kimagasló eredménnyel váltották valóra.* Szénmegtakarítási tervüket 102, százelegytonnakilométer tervüket 100,6, kilométertervüket 101, javítási költségcsökkentési tervüket 131 százalékra teljesítették. *Balogh* és *Pástyár* elvtársak munkamódszerüket, amellyel kimagasló eredményüket elérték, tapasztalatcsere formájában átadják dolgozótársaiknak és karbantartási, valamint tisztasági versenyre hívták a 411-es sorozatú gépek személyzetét.

Harsányi László
debreceni fűtőház

Befejezte második ötéves tervét Bánhidi Oszkár marós

Nagyszerű teljesítményt ünnepeltek az elmult napokban az *Északi Járműjavító ÜV* VIII/a osztályának dolgozói: *Bánhidi Oszkár* elvtárs, fogazó marós július 20-án *befejezte második ötéves tervét.* Bánhidi elvtárs 230 százalékos átlagos teljesítménnyel érte el ezt a kiváló eredményt.

Bánhidi elvtárs eredményének híre gyorsan szétfutott az üzemben és dolgozótársai egymásután fejezték ki jókívánságaikat Bánhidi elvtársnak második ötéves terve befejezéséhez.

„Az a vágyunk, hogy eredményeink országos viszonylatban is a legjobbak legyenek"

A munkafegyelem szigorú betartásának és szakmai továbbképzésüknek köszönhetik elsősorban a *MÁV Felépítményi Szakszertár Főnökség* rakodó ifi-brigádjának tagjai, hogy a vasutasnapot 180 százalékos átlagos eredménnyel köszönthették. A *Bakos György* elvtárs vezetésével dolgozó *Dózsa-brigád* eredményei azt bizonyítják, hogy a szakszertárban *a DISZ-fiatalok álltak a munkaverseny élére.* Az ifibrigád most újabb vállalást tett az őszi forgalom jó előkészítéséért. Az új versenyszakaszról *Fábián István* elvtárs, a brigád egyik tagja a következőket mondotta:

— Szertárunk sajnos a gépesítés terén még gyengén áll, de mi tizen úgy összekovácsolódtunk a munkában, hogy két kezünk erejével is fokozni tudjuk eddigi eredményeinket. Brigádvezetőnk jól szervezi a munkát, előre ismerjük feladatainkat. Megbeszéltük az elvtársakkal, hogy *teljesítményünk további 10—15 százalékos emelésével járulunk hozzá az őszi forgalom sikeres előkészítéséhez.* Az a vágyunk, hogy eredményeink országos viszonylatban is a legjobbak legyenek. Nem gyerekjáték 20—22 mázsányi súlyok fel- és lerakása kézi erővel, de mi fiatalok kedvvel, s most már szakértelemmel végezzük munkánkat és így a még hiányos technikai felszereléssel is teljesíteni tudjuk vállalásunkat.

Gyulai Elemér
MÁV Felépítményi Szakszertár

A IV. vasutasnap sportja

A IV. országos vasutasnap ünnepségeiből sportolóink is nagy lelkesedéssel vették ki részüket. Budapesten és számos vidéki helyen nagyszerű sportünnepségek zajlottak le. Ezeken a színpompás sporttalálkozókon többezer néző ünnepelte sportolóinkat. A fővároson kívül Szombathelyen, Győrött, Szegeden, Pécsett, Miskolcon, Szolnokon és Sopronban zajlott le nagyobbszabású sporttalálkozó. Az ünnepélyes sportműsorokon úgyszólván a sport valamennyi ágában folytak versenyek, vagy bemutatók. A vasutas sportolók apraja és nagyja mérte össze tudását ezeken az ünnepi sportversenyeken, mérkőzéseken.

Nem hiányzott a már megszokott nemzetközi találkozó sem az ez évi vasutasnap sportműsorából. Budapesten, a Bp. Lokomotív Szőnyi-úti stadionjában csehszlovák barátaink vasutas-válogatott labdarúgói emelték a pompásan sikerült sportünnepség színvonalát. Ezen a labdarúgó-válogatott találkozón a magyar vasutasokat a Szombathelyi Lokomotív NB I-es csapata képviselte. Több mint háromezer néző szurkolta végig a mérkőzést.

A mérkőzés változatos, helyenként igen jó színvonalú és izgalamas találkozót hozott. Az I. félidőben a magyar csapat játszott jobban. Sok formás támadást vezetett a vendégcsapat kapuja ellen, a góllövés azonban nem ment a szombathelyi csatársornak, a csehszlovákok szerezték meg a vezetést. A II. félidőben a csehszlovákok erősen feljavultak. Olykor-olykor bemutatták a labdarúgás igazi szépségét. Formás, korszerű támadásokkal ostromolták a magyar kaput, s azt sikerült is bevenniök. Végeredményben a csehszlovák vasutas-válogatott 2:0 arányban győzött. A gólokat *Paykrt* és *Krecsmár* szerezte.

A csehszlovák és magyar vasutas-sportolók találkozója nemcsak a sportpályán hozott eredményt, hanem a két nép barátságának kimélyítését is nagyszerűen szolgálta. A csehszlovák labdarúgók szívből jövő jókívánságai új erő forrásai lehetnek sportolóink jövőbeli feladatainak.

RÖVID SPORTHÍREK

Vasárnap este bensőséges ünnepségek keretében befejeződtek a XII. Nyári Főiskolai Világbajnokság küzdelmei. Öt világrész legjobb főiskolás sportolói mérték össze tudásukat, tizennégy sportágban. A magyar főiskolás válogatottban több vasutas sportoló is helyet kapott. Atletikában, birkózásban, súlyemelésben és úszásban szerepelt vasutas sportoló. Atletikában Suták Anna a 400 m-es síkfutásban harmadik lett. Kazi Aranka 800 méteren lett negyedik. Birkozóink közül az igen tehetséges, fiatal Székely Pál a kötöttfogásban, a középsúlyban a negyedik helyet szerezte meg. Súlyemelésben Horváth Károly, a félnehézsúlyban a hatodik helyen végzett. Úszásban Littomericzky Mária 100 méteres pillangó-úszásban második lett. Sebő Ágota 400 méteres gyorsúszásban harmadiknak ért a célba és Kliment Mátyás 100 m. háton lett ötödik.

★

A IV. vasutasnap alkalmából a sport terén elért érdemeik elismerésül többek között *Székelu Éva, Gyenge Valéria, Kazi Aranka, Csermák József és Liptai Antal* többszörös nagyválogatott-sportolók a *„Kiváló Vasutas"*, *Laky Károly* és *Sárosi Imre* edzők pedig az *„Érdemes Vasutas"* kitüntetést kapták.

★

Pécs—Debrecen vasutas labdarúgó-válogatottja Kassán 2:0 (1:0) arányban legyőzte a csehszlovák vasutas-válogatottat. Csütörtökön a két csapat Moravska-Ostravában visszavágót játszott. Ezen a csehszlovák vasutas-válogatott bizonyult jobbnak, 4:1 (2:0) arányban győzött a magyar vasutascsapat felett.

★

A *„Labdarúgó Lokomotív Kupa"* legutolsó, vasárnapi fordulóján az alábbi eredmények születtek: Győri Lokomotív—Bp. Lokomotív 6:1 (1:0), Miskolci Lokomotív—Ceglédi Lokomotív 1:0 (1:0). Soproni Lokomotív—Kőbányai Lokomotív 3:1 (1:0).

★

A csehszlovák vasutas labdarúgó-válogatott ezen a héten még két mérkőzést játszik hazánkban. Szerdán, 11-én Debrecenben, a Debreceni Lokomotív ellen, vasárnap pedig, 15-én, a Szombathelyi Lokomotív csapata ellen lépnek pályára a csehszlovák labdarúgók.

★

Kazi Aranka a Csepeli Vasas augusztus 9-i atletikai versenyén a 400 méteres női síkfutásban új, 57 mp-es magyar csúcsot ért el.



A IV. vasutasnap eseményeiből. — A vasutasok és az üzemek dolgozói vidáman szórakoztak együtt a város különböző pontjain felállított szabadtéri színpadoknál.
(Kovács Géza felvétele)



A IV. vasutasnap eseményeiből. — Látványos sportműsort rendeztek a Landler Jenő üzem lakótelepén. Képünk: a Rákospalotai Lokomotív atlétanőinek gyakorlata a felemás korláton.
(Magyar Foto — Tormal Andor felv.)



A vasutasnap tiszteletére. — A Landler Művek dolgozói 28 személy- és 40 teherkocsi, valamint 2 mozdony főjavítását ajánlották fel terven felül a vasutasnapra. Képünk: a felajánlott kocsikból összeállított szerelvény ünnepélyesen próbaútjára indul az üzemből.
(Kovács Géza felvétele)

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztalin-út 93. sz. — Telefon: 228—895 428—317. 428—332 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomda vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 33. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 AUGUSZTUS 14.



A Keleti Fűtőház fiókműhelyének Kéri-brigádja az alkotmány ünnepére, az őszi forgalom sikeres előkészítéséért vállalta, hogy terven felül elvégzi a futójavításra beadott 424.190 sorozatszámú mozdony időszakos javítását is, hogy a mozdonynak ne kellien mégegyszer leállnia. Képünk: Khol Gyula IfI sztahanovista mozdonylakatos, a brigád legjobb dolgozója a mozdonyon. Khol elvtárs állandóan jóminőségű munkát végez, átlagos teljesítménye 160 százalék.

(Kovács Géza felv.)

Alkotmányunk a nép dicsőségét hirdeti

Ünnepre készül népünk, vasutasaink több mint százezres tábora. Augusztus 20, alkotmányunk születésnapjának küszöbén állunk. Évszázados rabságból felszabadult népünk köszönti népi demokráciánk nagyszerű vívmányát: a magyar nép alkotmányát. Az alkotmányt, mely új történelmünk kezdetén hősök kiömlő véréből sarjadt. Szovjet katonák, munkások és parasztok vére öntözte a földet, ahol új élethez kezdett sokmillió mindaddig kisemmizett munkás és paraszt, akik elé a párt tűzte a jövő fényes reménységét. A nincstelenek, kisemmizettek között ott voltak vasutasaink is és a párt szavára hozzákezdtek rombadőlt közlekedésünk újjáteremtéséhez. Mennyi küzdelem, mennyi munka, mennyi veríték volt az ára, míg újra megindult a vasút, míg a mozdonyok dübörgése, a továbbgörögő vagonok hosszú sora is hirdetni kezdte: újra él, dolgozik és győzedelmeskedik a nép. 1949 augusztusában, négyéves hősi helytállás után foglalhatta népünk törvénybe az alkotmányt. Az alkotmány — népünk törvényes birtoklevele arról, hogy a mi országunkban minden hatalom a dolgozó népé!

A magyar néppel együtt vasutasaink is büszkeséggel tekintenek alkotmányunkra. Büszkeséggel, mert alkotmányunk törvénybe iktatta jólétünk szakadatlan emelését, örökre eltemette a kizsákmányolók hatalmát. De vasutasaink emlékezetében még él a mult, amikor a nyomor és munkanélküliség réme mellett még attól is tiltva voltak, hogy keressék azt az utat, amely megszabadítja őket a kizsákmányolástól. A *Budapesti Közlöny* 1940. évi 220. számában jelent meg például az a rendelet, amely szerint *„közszolgálati alkalmazottnak nem* szabad

a) *politikai pártban, vagy szervezetben tisztséget, vagy megbízást vállalni, vagy betölteni, vagy bármely összejöveteleu felszólalni, úgyszintén szervezésük érdekében bármely tevékenységet kifejteni."* Aki ezt megszegte, arra az elbocsátás, az éhezés réme várt.

Tűrd a kizsákmányolást! — ez volt az urak *„alkotmánya". „Magyarország: Népköztársaság. A Magyar Népköztársaság a munkások és dolgozó parasztok állama"* — így kezdődik a mi alkotmányunk legelső fejezete! És alkotmányunk a továbbiakban arról beszél, hogy a szocialista ipar és a mezőgazdaság fejlesztésével, a termelés állandó növelésével párhuzamosan, szakadatlanul emelkednie kell a dolgozók életszínvonalának is.

Egy fél évtized távlatából bátran állapíthatjuk meg: alkotmányunk eleven valóság. Új szocialista iparunk van és új szocialista mezőgazdaság van kialakulóban. A vasút is jelentős beruházásokkal gyarapodott és az eltelt évek során a vasutasok évről évre megoldották a szinte ugrásszerűen emelkedő személy- és áruszállítási feladatokat. És a termelés növekedésével egyidejűleg állandóan javultak — úgy, ahogy azt az alkotmány leszögezi — a vasutasok életkörülményei. 1953-ban laktanyát kapott *Dorog, Battonya, Putnok, Gödöllő, Tapolca* és bővültek a laktanyák *Hidasnémetin, Nyírábrányon, Romhányon* és még számos más helyen is. Öltözők, mosdók épültek *Budapest-Nyugatiban, Mátészalkán, Szolnokon, a Landler Művekben* és egyéb szolgálati helyeken. Ebben az esztendőben 13,278.000 forintot fordít népi államunk a vasutas dolgozók egészségvédelmének fokozására és vasutas napköziotthonok, bölcsődék létesítésére. 10,109.000 forintot mosdók, fürdők, munkavédelmi beruházások céljaira, kulturális célokra 1,300.000 forintot és egyéb szociális célokra 18.781.000 forintot ad államunk. A vasutas havidíjasok fizetése a legutolsó, augusztus 1-i bérrendezéssel évi 108 millió forinttal emelkedett.

Csak néhány kiragadott számadat — mégis milyen fényes bizonyítéka, hogy alkotmányunk minden betűje valósággá válik. És ez a valóság a nép — köztük a vasutasok — alkotómunkájának, teremtőerejének eredménye. Alkotmányunk minden vívmánya a dolgozó magyar nép munkájából, a párt és kormány vezetéséből fakad. A magyar nép ma többet termel és jobban él, mint bármikor történelme folyamán. A kormányprogramm előtt — átmenetileg — mintegy két évre megrekedt, különösen a munkásosztály életszínvonalának emelkedése. De a párt idejében felismerte a hibát s a kormányprogramm óta eltelt egy esztendő alatt újra jelentősen emelkedett életszínvonalunk. Ez szocialista építésünk új sikerét, s ugyanakkor a magyar alkotmányosság újabb erősödését, kiteljedését jelenti.

A mi alkotmányunk messzehangzóan hirdeti a nép dicsőségét. A népét, amely a hétköznapok szorgos munkájával építi a szocializmust. A népét, amelyben az alkotmány még jobban elmélyítette az állampolgári felelősségérzetet, a haza iránti szeretetet, mely felemelkedésünk kiapadhatatlan forrásává vált. A forró hazaszeretet számtalan jelét tanusították és tanusítják vasutasaink is. Ott voltak és derékhadát képezték az árvízelleni küzdelemnek, de hazaszeretetüket, mélységes felelősségtudatukat bizonyítja az őszi forgalom sikeréért vívott harcuk is. A *Landler Művek* dolgozói 28 személy, 40 teherkocsi és 2 mozdony időelőtti fővizsgájával köszöntötték a vasutasnapot, járultak hozzá az őszi forgalom sikeréhez. A *mátészalkai fűtőházban* a fajlagos szénmegtakarítási tervet 1953-hoz viszonyítva 110.6 százalékra teljesítették. A *debreceni pályafenntartási főnökség* dolgozói — akik közül többszázan ott voltak az árvíznél — most fogadalmat tettek: az év végéig behozzák az árvízvédelmi munkák okozta lemaradást. A tömeges munkahőstettek jelzik napjainkban, hogy alkotmányunk, pártunk politikája milyen magas fokra emelte az állampolgári felelősségérzetet és hazaszeretetet.

Alkotmányunk ünnepe a nép felemelkedésének, a nők egyenjogúságának, a fiatalok szebb életének, a munkások és dolgozó parasztok testvéri összeforrottságának ünnepe. Alkotmányunk ötödik születésnapján méginkább valósággá válik a jelszó: *város a faluért, falu a városért, együtt a nép jólétének emeléséért!* Augusztus 20-a a nép eltéphetetlen barátságának jelképe. Vasutasaink is ennek tudatában készülnek az augusztus 20-i munkás-paraszt találkozásokra. Üzemeink vendégül látják a patronált termelőszövetkezetek és dolgozó parasztok küldöttségeit, a falusi DISZ-szervezeteket, sporttalálkozókat rendeznek, közös kultúrműsorok bemutatására készülődnek.

Augusztus 20-a a felszabadult nép örömteli vidám ünnepe, s egyben fogadalomtétele: munkánkkal további sikereket érünk el. Megvalósítjuk mindazt, amit a magyar nép legjobbjai egykor megálmodtak hazánk, népünk boldogságáról. S ez az álom a mi életünkben — munkánk, harcunk eredményeképpen — mindinkább valósággá válik.

Készülünk a nagy találkozóra



„...A Magyar Népköztársaság a munkások és dolgozó parasztok állama..." Szabad életünk alaptörvényének, alkotmányunknak ez a bevezető mondata elevenedik meg augusztus 20-án azokon a találkozókon, amelyeket az ország munkássága és parasztsága készít elő a munkás-paraszt szövetség erősítése, elmélyítése érdekében.

Mint jelentettük, a vasúti üzemek munkássága is megmozdult, hogy az alkotmány ünnepét felhasználja a parasztsággal való kapcsolatának kiszélesítésére. Eddig is szoros volt ez a kapcsolat, hiszen nincsen olyan vasúti műhely, nagyobb állomás, pályafenntartási főnökség, amely ne patronálna egy-két termelőszövetkezetet, állami gazdaságot, vagy gépállomást. De az augusztus 20-i találkozók a jelek szerint még szorosabbá, még elevenebbé teszik a jóbaráti viszonyt.

A *Debreceni Járműjavító* ÜV dolgozói például három termelőszövetkezetet, négy gépállomást patronálnak és a hajdudorogi *Rákosi* tsz a hajduvidi *Petőfi* tsz, meg a többiek bizonyára nem felejtik el azt a segítséget, amit az idei tavaszon és nyáron kaptak a debreceni vasutas dolgozóktól, munkájuk végzéséhez.

A békésmegyei *Kőrösszegapáti Megvédjük a békét* termelőszövetkezetével nemrégiben szocialista szerződést kötöttek a járműjavító dolgozói. A szerződő felek arra kötelezték magukat, hogy *kölcsönösen segítik egymást a munkában és úgy dolgoznak, hogy termelési eredményeikkel minél hatékonyabban elősegítsék a kormányprogramm megvalósítását, a falu és a város kapcsolatának erősítését.* Elhatározták azt is, hogy a *vállalások teljesítését kölcsönös látogatások alkalmával ellenőrzik.* A járműjavító küldöttsége már többször meglátogatta a termelőszövetkezetet. A kőrösszegapátiaknak most nyílik alkalmuk megnézni, hogyan dolgoznak szerződőtársaik. *A járműjavító dolgozóinak meghívására ugyanis alkotmányunk ünnepére 50 termelőszövetkezeti paraszt utazik Debrecenbe.*



A baráti találkozót augusztus 15-én a két kultúrcsoport közös műsora vezeti be a Debreceni Járműjavító kultúrtermében. A műsor felét a kőrösszegapátiak adják, a másik felét a debreceniek. Műsor után a falusi és városi fiatalok táncmulatsága fejezi be az összejövetelt. A kőrösszegapátiak 50 tagú küldöttsége augusztus 19-én utazik Debrecenbe. A vendégek aznap *megtekintik az üzemet, közös beszélgetésen megtárgyalják a vendéglátókkal észrevételeiket, problémáikat. Másnap a járműjavító dolgozói látják vendégül házuknál a parasztküldöttség egy-egy tagját. Valóságos versengés folyik a dolgozók között, mert mindenki szeretne falusi vendéget.*

A munkás-paraszt találkozó az egész országban a munkás-paraszt szövetség igazi, bensőséges, meleg ünnepe lesz.

Nagyjelentőségű egységidő-megszorításokat határoztak el Budapest-Ferencváros állomás dolgozói a gyorsabb kocsifordulóért

Budapest-Ferencváros állomás dolgozói az őszi forgalom kezdete alkalmából felhívást intéztek az ország valamennyi állomásának dolgozóihoz. A felhívás a többi között a következőket mondja:

„Mi, Budapest-Ferencváros állomás dolgozói termelési értekezleteken és röpgyüléseken elhatároztuk, hogy követve a hős szovjet vasutasok példáját, az őszi forgalom sikeres lebonyolítása, a versenymozgalom és a versenylendület további fokozása érdekében, a kocsitartózkodási egységidőknél a *továbbmenő kocsik egységidejét a jelenlegi két óráról egy órára, az átmenő kocsik jelenlegi 10.3 órás egységidejét pedig kilenc órára csökkentjük.* Ezzel — tekintettel az őszi forgalom várható jóval erősebb forgalmára — a kocsifordulót meggyorsítását kívánjuk elérni. Vállaljuk azt is, hogy *az időközben mutatkozó eredményekhez képest újabb egységidő-megszorításokat alkalmazunk.*

Hogy vállalásunkat teljesíteni tudjuk, elhatároztuk: az eddiginél fokozottabb mértékben vesszük igénybe sztahanovistáink és élenjáró dolgozóink munkamódszerátadását, a szovjet tapasztalatokat, kiváltképpen az Arhipov—Lucskovféle síktolatási módszert.

Felhívjuk az ország valamennyi állomásának dolgozóit, csatlakozzanak vállalásainkhoz, hogy az egész ország vasutasságának együttműködésével sikeresen vívhassuk meg az őszi forgalom nagy csatáját."

Mi gátolja a Szegedi Vasanyagjavító dolgozóinak munkáját

Üzemünk, a *Szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV.* dolgozói nagy lelkesedéssel készülnek alkotmányunk ötéves évfordulójának méltó megünneplésére. A készülődésben ösztönzőleg hat, hogy vasutasnapi felajánlásainkat jól teljesítettük és ennek eredményeképpen *júliusi tervünket határidő előtt három nappal befejeztük.* Az alkotmány ünnepére a termelékenység növelésével és az önköltség csökkentésében akarunk újabb sikereket elérni. *Itt ugyanis akad tennivaló bőven.*

Igaz, hogy az elmult hónapban 13.000 forint megtakarítást értünk el, ez azonban nem elég. Ha a budapesti központunk és műszaki vezetőink jobban segítenének bennünket, ennél lényegesen jobb lehetne az eredmény. A segítés módjai közül csak kettőt említek.

Esztergaműhelyünk gépparkja alapos felfrissítésre szorul. Nagy szaktudású munkások dolgoznak itt, ócska, özönvíz-előtti gépeken, amelyeken nem tudják kifejteni teljes tudásukat. Többízben kértük már központunkat, hogy küldjön új gépeket, de nemhogy új gépeket nem küldött, hanem legjobb esztergályosainkat felrendelte Pestre, nem törődve azzal, hogy a mi munkánk meg — marad.

Legutóbb kaptunk egy új marógépet, több fontos alkatrész nélkül, így egyelőre ezt sem tudjuk használni.

Közel négy éve kérjük már azt is, hogy az öntőműhely részére állítsanak fel egy kéttengelyes köszörűgépet. Ha az öntőműhelynek lenne köszörűgépe, a dolgozóknak nem kellene a félkész öntvényeket a 300 méter távolságra levő köszörűhöz szállítani és ezzel pocsékolni az időt, növelni az önköltséget. Kétségbe vonjuk, hogy vállalatunk budapesti központja közel négy év alatt ne tudott volna köszörűgépet beállítani az öntőműhelybe.

Katona Lajos,
Szegedi Felépítményi Vasanyagjavító ÜV.

KÉP A SZOVJETUNIÓBÓL



A moszkvai Bjelorusszia pályaudvart látjuk képünkön, a közelmultban átépített térrel.

(N. Kulesova felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Pártszervezeteink tanulmányozzák a gazdaságos szállítás kérdéseit

Pártunk III. kongresszusa iparunk és mezőgazdaságunk termelékenységének alakulására, ezzel kapcsolatosan az önköltség csökkentésére és a bérfegyelem területén mutatkozó lazaságok megszüntetésére irányította a figyelmet.

A VASUTON IS számos lehetőség kínálkozik, amelyeknek feltárásával gazdaságosabbá és ugyanakkor pontosabbá tudjuk tenni a szállítást. Egyik feltétel a bérfegyelem megszilárdítása.

Népnevelőink magyarázzák meg minden dolgozónak, hogy a béralaptúllépés, normalazitás, az indokolatlan túlórázás megszüntetése mindannyiunk legszemélyesebb érdeke. *A fizetésnél felvett forintoknak csak akkor van valóságos értékük, ha kellő mennyiségű áru áll rendelkezésre.* Mit sem ér és nem is hajtunk végre olyan bérügyi intézkedéseket, amelyek fogyasztási cikkek hiányában végső fokon népgazdaságunk stabilitását veszélyeztetnék és inflációt idéznének elő.

A nemzeti jövedelemnek csak egy részét fordíthatjuk fizetésre, mert csakis így biztosítható, hogy a visszamaradó részből fenntartsuk népi államunkat, erősítsük hadseregünket, tovább fejlesszük a termelőerőket. A dolgozó a nemzeti jövedelemből azonban nemcsak a munkabért kapja. Az életszínvonal állandó emelkedését az úgynevezett kommunális szolgáltatások állandó fejlesztésével is biztosítjuk. Népi államunk sok milliárd forintot fordít a dolgozók egészségvédelmére, szociális, kulturális és sportlétesítményekre, amelyek egész társadalmunk egyre növekvő anyagi és kulturális igényeinek kielégítését szolgálják. Ezeket nem munkabér formájában kapja kézhez a dolgozó. De kitagadhatná, hogy például csekély hozzájárulás mellett az üdülés, a kultúrotthonokban nyujtott szórakozás, a kedvezményes üzemi étkezés mind mind a dolgozóknak közvetlenül visszajuttatott anyagi érték.

A NEMZETI JÖVEDELEMBŐL annál többet lehet az életszínvonal emelésére fordítani, minél olcsóbb és minél több fogyasztási cikket hozunk létre. A III. pártkongresszus rámutatott arra, hogy

a reálbér további növekedésének legfőbb alapja az önköltségcsökkentés.

A vasúti szállítás fontos tényező a fogyasztási cikkek és egyéb termékek értékének és árának alakulásában. Ha a szállítás szervezetlenül, lassan, sok munkabér kifizetésével, sok szén felhasználásával történik, az drágítja a fogyasztási cikkeket. Nekünk úgy kell a munkánkat végezni, hogy a vasút kedvezően járuljon hozzá az árak alakulásához.

Pártszervezeteink egyik legfontosabb feladata, hogy mozgósítsanak minden felkínált áru elszállítására, de ezzel egyidőben és egyenlő fontossági sorrendben foglalkozzanak a vasúti önköltség alakulásával is. Ma még a vasúti szállítás sokba kerül. Vonataink átlagos terhelési tervét rendszeresen nem teljesítjük, ami arra mutat, hogy a túlsúlyos mozgalom területén mind a forgalmi, mind a vontatási szolgálatnál bőven van tennivaló. Pedig *napi 50.000 tonna túlsúly továbbítása egy hét alatt 175 mozdony útjának megtakarítását jelenti és 575 tonna szén eltüzelését teszi feleslegessé* Igen magas a vontatási mellékteljesítmények alakulása is. Például júniusban 7.3 százalékkal „túlteljesítettük" a megengedett mennyiséget. Normalazításokra enged következtetni az a tény, hogy az *Északi Járműjavitóban* egy év alatt azonos munkaegység elvégzése 466 forintról 521 forintra emelkedett. Hanyagság, gondatlanság, nem egyszer lopások miatt súlyos összegeket fizetünk ki a szállítható vállalatoknak, kártérítés címén. A forgalmi és a vontatási szolgálatnál igen magas a túlórák száma a lassú vonatközlekedés miatt, ami egyrészt jelentős mértékben drágítja a szállítást, másrészt megnehezíti dolgozóink számára a politikai, kulturális fejlődést és nem egyszer károsan hat ki családi életükre is. A menetrendszerűség, az utasítás szerinti munka elveinek, a munkafegyelemnek a megsértése balesetek és egyéb károk formájában is drágítja a vasúti szállítást.

A pártkongresszus határozatainak végrehajtása átfogó, céltudatos intézkedéseket követel valamennyi gazdasági vezetőtől. Azonban elengedhetetlen, hogy munkájukhoz üzemi pártszervezeteink hathatós segítséget adjanak. A kongresszusi határozatoknak a dolgozókkal történő megértetése ma még a legtöbb helyen csak általában van meg. Nem az üzem életére, tényekre támaszkodó politikai felvilágosító munkát végeznek népnevelőink. Pedig anélkül a kongresszus határozataiért vívott harc csak általános fecsegésbe fullad. Pártvezetőségeinknek a helyi politika kialakításánál

elsősorban az üzem, vagy szolgálati hely önköltségének alakulását kell figyelembe vennlök.

Vezetőségi üléseken a közeljövőben többször napirendre kell tűzni az önköltség alakulását. A felkészülés a pártvezetőségek tagjaitól sokoldalú tájékozódást kíván. Ehhez azonban a főnök beszámoltatása egymagában nem elegendő.

TÖREKEDNI KELL személyes tapasztalatok szerzésére. Ennek többféle módja van. Igen hasznos tapasztalatokat nyujt az üzem gazdálkodásával foglalkozó statisztikai kimutatások tanulmányozása. *Az üzemi elszámolási ívekből rövid áttekintés után meg lehet állapítani, hol vannak a szolgálati hely szűk keresztmetszetei*, hol dolgoznak drágán. Szükséges az is, hogy párttitkáraink jól ismerjék a béralap és a túlóráztatás alakulását, valamint az anyagfelhasználás tényeit. Nagy segítséget nyujt az egyes munkafolyamatokról való tapasztalatgyüjtés is. Ennek legjobb módja állandó kapcsolatot tartani a dolgozókkal, megismerni azok tapasztalatait, megszívlelni bírálataikat, javaslataikat.

Csak így lehet eredményes a pártvezetőség önköltségcsökkentéssel foglalkozó értekezlete, majd az ezt követő pártbizalmi, illetve népnevelő értekezlet. A vasutas dolgozók igen nagy feladatot oldottak meg az elmúlt évek során és megvan a szilárd elhatározásuk és a képességük is ahhoz, hogy a vasút önköltségcsökkentése is megvalósuljon pártunk politikájának megfelelően. Ehhez azonban az szükséges, hogy a dolgozók széles rétegeit meggyőzzük az önköltségcsökkentés fontosságáról és annak szoros kapcsolatáról az életszínvonal állandó emelésével.

Czimma János,
a vasút politikai főosztály
alosztályvezetője

Vasútegészségügyi AKTIVA-ÉRTEKEZLETEN

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE Társadalombiztosítási Osztálya és a vasúti főosztály I/3. szakosztálya a napokban országos vasútegészségügyi aktívaértekezletet tartott. *Végh Lajos* szakosztályvezető elvtárs megnyitó szavai után *Rácz Kálmán* elvtárs, a VSZTO vezetője tartott beszámolót.

A beszámoló egy része a vasútegészségügy fejlődésével foglalkozott, különösen azokat az eredményeket tárta fel, melyeket a kormányprogramm óta értünk el az emberekről való fokozottabb gondoskodás terén. Örvendetesen megnövekedett az igénybevehető szakrendelések száma, emelkedett az orvosi óraszám, magasabb színvonalon folyik a gyógykezelés, és mindez azt eredményezte, hogy *megnövekedett a dolgozók bizalma a rendelőintézetek és kórhazak gyógyító munkája iránt.*

Az értekezlet fő feladatul — igen helyesen — nem azt tűzte célul, hogy az eredményeket részletezze, hanem azt, hogy feltárja azokat a hiányosságokat, melyek kijavításával tovább javulhat a vasutas dolgozók egészségvédelme.

Mert vannak mulasztások, hibák is a vasutasok egészségvédelmében. Igen magas például a táppénzesek száma. Ez egyrészt annak következménye, hogy fokozódott az emberekkel való törődés. A táppénzre jogosult anya például kétévesnél fiatalabb beteg gyermeket otthon ápolhatja és gyermeke betegségének időtartamára táppénzt kap. A kormányprogramm óta több olyan dolgozó is táppénzállományba került — kisebb-nagyobb betegsége miatt — amellyel azelőtt engedték dolgozni. Ezek az intézkedések az emberekkel való fokozottabb törődés fokmérői.

De a táppénzesek létszámának növekedését nemcsak az ilyen és ehhez hasonló körülmények okozzák, hanem olyanok is, amelyek azt árulják el, hogy egyes szolgálati helyeken és a vasutasszakszervezet társadalombiztosítási osztályán sem kielégítő meg a betegség megelőzéséért folytatott harc. *De nem kielégítő az álbetegek, lógósok, táppénzcsalók elleni küzdelem sem, akiknek száma hozzávetőlegesen 30 százaléka az összes táppénzeseknek.*

A NAGYOBB EREDMÉNYEK elérését gátolja az is, hogy elégtelen még a rendelőintézetek száma és több helyen a felszerelése is. Például a debreceni igazgatóság területén nincsen MÁV-szakrendelő. *Miskolcon* és *Békéscsabán* nem megfelelő helyiségben, volt magánlakásban folyik a gyógyító munka. De hasonló a helyzet *Szegeden, Szolnokon* és átmenetileg *Szombathelyen* is.

Békéscsabán például a gyermekgyógyászaton nincs csecsemőmérleg, *Miskolcon* a fogászaton nincs vésző és kalapács, az ideggyógyászaton pupillalámpa, és a laboratóriumban elegendő műszer. Vontatottan halad az elromlott gépek és műszerek javítása. Kicsinyek a váróhelyiségek, és *rendkívül sok idő vész kárba várakozás, valamint a helytelen területi beosztás, a betegállománybavétel mai rendszere miatt. Számos helyen megkülönböztetéseket alkalmaznak a dolgozókkal szemben, és nem megfelelőek a szakvizsgálatok időpontjai sem.* Megnehezíti a gyógyítómunkát az is, hogy a budapesti szakrendelők kivételével az összes rendelőkben az orvosok csak mellékfoglalkozásként látják el teendőiket.

A rendelőintézetekkel kapcsolatos hibák azt bizonyítják, hogy egy sor kétségtelenül biztató eredmény ellenére sem kielégítő a KEH irányító tevékenysége. A hibák kijavítása érdekében *Rácz* elvtárs számos javaslatot tett. A többi között javasolta, hogy *a rendelőintézetek felelős irányítását* — a központi rendelő kivételével — *bizza a vasúti főosztály az igazgatósági főorvosokra.* Helyes lenne a pályaorvosi rendszer részleges visszaállítása is.

Szükséges lenne, hogy a szakszervezeti elnökség és a vasúti kollégium együttes ülésen tárgyalja meg a vasútegészségügyi helyzetet és intézkedéseket tegyen a vasútegészségügyi hálózat munkájának hatékonyabbá tételére és a betegségek megelőzésére.

A szakszervezetnek tovább kell fokoznia a felvilágosító munkát és *mozgósítani a becsületes dolgozókat a táppénzcsalók leleplezésére,* ugyanakkor rendszeressé kell tenni az egészségügyi felvilágosító és nevelőmunkát, és nagyobb súlyt kell reá helyezni. Ennek érdekében a társadalombiztosítási tanácsokon belül mindenütt létre kell hozni az egészségügyi albizottságot.

SZÜKSÉGES, hogy a szakszervezet és a vasút területén dolgozó orvosok állandóan és tervszerűen kutassák a vasútüzem jellegéből adódó sajátos betegségeket és népszerű, de tudományos gondossággal elkészített tájékoztatókkal segítsék a vasúti dolgozókat az egészségüket veszélyeztető betegségek leküzdésében.

A beszámolóhoz hozzászóló orvosok, üzemi bizottsági elnökök, vasútegészségügyi aktívák számos hasznos észrevételről számoltak be és egy sor javaslatot tettek a munka megjavítására. A felszólalók hangsúlyozták a betegellenőrzés fontosságát, és az ellenőrző orvosok munkájának megbecsülését. *Dr. Horváth József*, a pécsi rendelőintézet vezetője a gyomorbetegségek megelőzése érdekében javasolta *diétás tanácsadó* felállítását, továbbá a pályamunkások részére *gördülő laktanyák és konyhak* létesítését, valamint azt, hogy *az utazó dolgozókat saját lepedővel lássák el*, mert a jelenlegi rendszer fertőzéseket okozhat.

Az értekezleten felszólalt *Gáspár Sándor* elvtárs is, a vasutasszakszervezet elnöke. Elmondotta, hogy a hiányosságokért felelősség terheli a szakszervezetet is. Rámutatott arra, hogy a felszólalók többsége a munka megjavítását csak újabb beruházásokkal látja megoldhatónak. Valóban szükséges új beruházás. *De van számos olyan hiba, melyen beruházás nélkül, azonnal lehet segíteni.* Ilyen például a ridegség, lélektelenség, a *„hivatali szellem"* megszüntetése. Ha ezt megtesszük, akkor máris nagy lépést tettünk előre.

Hangsúlyozta: szorosabb kapcsolatot kell kiépíteni az orvosok és a szakszervezet között *s a szakszervezetnek meg kell védenie az orvosokat jogtalan és igazságtalan támadásoktól.* Beszélt még a felvilágosító munka és a betegségmegelőzés fontosságáról, az ujfelvételesek orvosi vizsgálatának bürokráciájáról, majd hangsúlyozta, hogy *a jövőben a szakszervezet sokkal több segítséget nyujt a vasútegészségügy munkájának megjavításához.*

A vasútegészségügyi aktívaértekezleten felvetődött kérdésekre *Rácz* elvtárs válaszolt, majd *Végh* elvtárs zárszava fejezte be az értekezlet hasznos, eredményes munkáját.

Készüljünk fel a télre!

A *„Szabad Nép"* augusztus 1-i számában *Gerő Ernő* elvtárs nagyjelentőségű cikkben emlékeztetett bennünket az elmult év súlyos nehézségeire és felhívta figyelmünket: *idejében tegyünk meg mindent, hogy a most következő télen elkerüljük ezeket.* A felhívás nekünk, vasutasoknak is szól! Mi, a debreceni igazgatóság vontatási osztályának dolgozói tanultunk az elmult tél tapasztalataiból és beismerjük: a nehézségek reszben abból származtak, hogy nem készültünk fel eléggé a hideg időjárásra. Hogy ilyesmi a jövőben elő ne fordulhasson, *már most jóelőre megállapitottuk a téli felkészüléssel kapcsolatos teendőinket.* Elhatároztuk, hogy megszervezzük a fűtőházak tökéletesebb fűtését, biztosítjuk a mozdonyok vízellátását. Lehetővé tesszük, hogy a gépvizsgálatot hóval és jéggel beállott mozdonyoknál is megbízhatóan lehessen megtartani. A vedő- és melegítőételek kiszolgáltatását a dolgozók részére jól megszervezzük. *Intézkedéseinket és ellenőrzéseinket elsősorban a járművek lelkiismeretes kijavítására, a szentakarékosság fokozására irányítjuk.*

Tudjuk, hogy ehhez nagy elméleti és gyakorlati tudásra van szükség. Ezért az első feladat: *minden dolgozó elméletben és gyakorlatban egyaránt jól ismerje a javítás és tüzelés technológiáját. Erre vonatkozó oktatási terveinket elkészítettük és október 1-ig végre is hajtjuk.*

Benke Károly,
a debreceni igazgatóság
IV. osztályának vezetője.

Nemzetközi HÍREK

A „Fahrt Frei" üdvözlete

A Német Demokratikus Köztársaság vasutasainak lapja, a *„Fahrt Frei"* a következő üdvözlő táviratot intézte a vasutasnap alkalmából a *„Szocialista Vasutért"* szerkesztőségéhez:

„A vasutasok ünnepén minden magyar vasutasnak további nagy sikereket kívánunk és testvéri, harcos üdvözletünket küldjük mindannyiuknak, valamint a „Szocialista Vasutert" szerkesztőségének."

A bolgár vasutasok napja

A Bolgár Népköztársaságban is minden évben augusztus első vasárnapján ünneplik meg a vasutasnapot. Szófiában a vasutasnapot megelőző este ünnepi nagygyűlést tartottak, amelyen a Bolgár Kommunista Part politikai bizottságának, valamint a kormánynak több tagja is résztvett. A bolgár nemzetgyűlés elnöksége a vasutasnap alkalmából számos vasutas dolgozót részesített kitüntetésben.

Alkotmányunk biztosítja a dolgozók jogát a tanuláshoz, művelődéshez, sporthoz







Minden becsületes magyar embert büszkeség és öröm tölt el, amikor a népköztársaság alkotmányára, a nép igazi alkotmányára gondol. Az alkotmányban foglalt jogok a haza teljesjogú tagjaivá tették a nőket, azonos munkáért azonos bérezést biztositottak számukra és a fiatalok számára. Megnyitották a művelődés, a szórakozás zsilipjeit a dolgozók előtt.

Alkotmányunk minden törvénye — a haladás, a fejlődés, a szocialista építés, a nép boldogulásának törvénye — egyre teljesebben érvényesül a szocializmus útján haladó magyar nép, közte a vasutasok életében. A vasutas dolgozók gyermekei közül is mind többen sajátithatják el a legmagasabb képzettséget. A vasutas nevelőintézetekben a legmesszebbmenően gondoskodnak azoknak a vasutas-gyermekeknek a neveléséről, akiket családi körülményeik ezt olnának a tanulásban. A felszabadulás óta Békéscsabán új intézet létesült, ezenkívül a többi három intézetet is olyan mértékben bővitették, hogy befogadóképességük ma már kétszerese a felszabadulás előttinek.

Vasutasaink közül mind többet vonz magához a könyv, a tudás, az új élet megismerésének vágya. S ez a vágy ma már nem marad kielégitetlenül — könyvtáraink, könyveink száma egyre nő. A vasutasoknak például a multban mindössze 48 könyvtáruk volt. Ma már 442 vasutas könyvtár 176.238 kötete neveli, tanitja, szórakoztatja a vasutasokat.

Hazánk sportolóinak nagyszerű eredményei büszkén hirdetik: sportnagyhatalom vagyunk. Népünk felszabadulása szélesre nyitotta dolgozóink előtt a tömegsport kapuját. A Lokomotiv sportkörőknek 20.174 aktiv sportolótagja van. Ez a szám közel háromszorosa a felszabadulás előttinek. A vasutas tömegsport már nagyszerű eredményekkel dicsekedhetik: az MHK-jelvényt közel 25.000-en nyerték meg, 884 sportoló kapott minősitést, 30-an érdemes és kiváló sportolók és 3 Lokomotiv-versenyző nyert olimpiai bajnokságot.

Járműjavítóink dolgozóinak HARCA

a kocsik és mozdonyok gyors minőségi javításáért

Az őszi forgalom egyik legfontosabb megoldásra váró problémája *a kocsikerdés*. A régi, használt kocsikat úgy kell megjavítani, hogy az őszi forgalomban végig zavarmentesen közlekedhessenek. Ehhez elsősorban az szükséges, hogy rendelkezésre álljon a kocsik kijavításához szükséges anyag. Sajnos azonban az anyagellátás még mindig akadozik, ezért a járműjavítók kocsiosztályainak sokszor öntevékenyen kell segíteni magukon.

Dicséretes buzgalommal és ötletességgel követi ezt az utat *a Szolnoki Járműjavító ÜV-ben Debreceni József* intéző csoportvezető, aki régi anyagok felhasználásával jóérzéssel megoldotta a vonóhorog és ütközőrúd-ellátást. Anyaghiány miatt így most csak *a raksúlyfelemeléssel kapcsolatos munkáknál van lemaradás a Szolnoki Járműjavítóban*, mert a megmunkálóosztály nem mindig tudja biztosítani a kerék- és tengelyanyagot. A megmunkálóosztály és a kocsiosztály sürgősen kéri az anyagellátó szervek segítségét, hogy be tudják hozni a lemaradásukat. Mégpedig jóminőségű anyagot kérnek, hogy ők is minőségi munkát végezhessenek.

Naponta teljesítik a tervüket

A szolnoki műhely futórészlege jól halad terve és felajánlása teljesítésével. Ez a részleg, amely második negyedévi tervét 142 kocsival teljesítette túl, az őszi forgalomban is hasonlóképpen ki akar tenni magáért. Legjobb dolgozói, a *Püski és Vizi* kocsilakatosbrigádok. *Zsemle József* és *Magyari László* műszaki vezetők segítségével naponta teljesítik tervüket. Ugyancsak jó eredménnyel dolgozik az őszi forgalom érdekében *Csősz Béla, Bozóki László* és *Dobó Dezső* brigádja. *Paróczai Dénes* alvázlakatos brigádja pedig különösen az utánjavítások csökkentésével jár az élen.

A mozdonyjavítás is jól halad Szolnokon, a kiszabást mindig teljesíti az osztály, az alkotmány ünnepére pedig túl akarja szárnyalni. Határáltatja azonban a szolnoki dolgozók munkáját, hogy *a Landler Művek kompresszorüzeme selejtes alkatrészeket küld*. A Landler Művek látják el tápszivattyukkal a szolnoki műhelyt, de rosszul. Számos esetben fordult már elő, hogy amikor már feltették a gépre a tapszivattyút, betüzelték a kazánt és gőzpróbát, vagy víz próbát akartak tartani, *kiderült, hogy a szivattyú nem működik*. Nemrég egy nap alatt három ilyen eset fordult elő. Ilyenkor abba kell hagyni a munkát, értesíteni kell a *Landler Műveket*, és meg kell várni, amíg a budapesti üzem MEO-st vagy szakmunkást küld, aki kijavítja a hibát, esetleg új tapszivattyút visz. Óriási idő- és anyagveszteség ez a szolnokiaknak. Arra kérik tehát a *Landler* MEO-sait, jobban ellenőrizzék a tápszivattyúk minőségét, hogy hasonló esetek ne forduljanak elő.

Az őszi forgalom jó előkészítése érdekében . . .

A *Debreceni Járműjavítóban* a kocsiosztály munkájának megkönnyítése érdekében két komplexbrigád megalakítását határozták el. Az egyik brigádot az igazgatóság III—IV. osztályának és az állomási szolgálat szerveiből alakítják meg, a másikat a járműjavító vállalatvezetőjéből, műszaki igazgatójából, a kocsiosztály, a VIII. osztály vezetőiből, az üzemosztály reszortvezetőiből, munkairányítójából, programozójából és 17 külsős művezetőből. Az anyagellátás zavartalan megszervezésével *Bihari Béla* osztályvezetőhelyettest bízták meg. A két brigád szoros együttműködésétől azt várják, hogy az anyagellátás meggyorsul, az ügyintézés gyorsabb lesz és ezzel a javított kocsik átfutási ideje is alaposan megrövidül.

Eddig valamennyi műhelyben együttvéve 5974 vasúti kocsit alakítottak át nagyobb raksúly szállítására. A műhelyek dolgozói most azért harcolnak, hogy az őszi forgalom idejére *8000 felemelt raksúlyu kocsi álljon a forgalom rendelkezésére.*

Szocialista szerződést kötöttek



Matt Béla, a tapolcai fűtőház üb-elnöke a vasutas dolgozók nevében aláírja a kulturszerződést

(Nádai felv.)

Tapolca, ez a közel 10.000 lakosu helység, bizony szükölködik szórakozási és kulturális lehetőségekben. Pedig az ipari és mezőgazdasági tekintetben egyaránt fejlődő község lakosságának a kuituralis igényei is megnövekedtek. Ezt bizonyítja, hogy a mozi állandóan zsúfolt házak előtt játszik és ennek beszédes bizonyítékát tárta elénk vasárnap a tapolcai vasutas kultúrotthon. A tömött széksorokban nagyon sokaknak nem jutott hely a *Társadalom- és Természettudományi Ismeretterjesztő Társulat* első tapolcai előadásán.

A nagy érdeklődéssel kísért előadás előzménye az volt, hogy a *Vasutasok Szakszervezete* — a SZOT határozatai alapján — szerződést kötött a veszprémmegyei TTIT-tel, amelyben a szakszervezet a vasutas dolgozók nevében vállalta, hogy biztosítja a társadalmi és természettudományi előadások közönségének a szervezését, az előadások technikai feltételeit, előre elkészíti a társulat számára az előadások tematikáját, annak figyelembevételével, hogy a dolgozók milyen tárgykörről kívánnak előadást tartani. A társulat viszont biztosítja az előadókat, vezetőket ad a tanulmányi kirandulásokhoz, segítséget nyujt a természettudományos körök szervezéséhez és munkájához.

Az első ilyen természetű szerződést, amelyet a vasutasok kötöttek a TTIT-tel, a vasárnapi tapolcai előadás előtt írták alá ünnepélyesen, a vasutas dolgozók nevében a tapolcai párt-, szakszervezet és a szakvonal vezetői, a TTIT- nevében pedig a társulat veszprémmegyei titkára. Az ünnepi beszédet a veszprémmegyei TTIT elnöke, *Bereczki Ferenc* Kossuth-díjas egyetemi tanár tartotta. Hangsúlyozta, hogy a vasutas dolgozók a szerződés megkötésével nemcsak a maguk kulturális életét gazdagították, hanem elősegítették a helybeli lakosság kulturális felemelkedését is, helyesen ismerve fel a tömegmüvelési munka fontosságát.

Az ünnepelyes szerződéskötés után *dr. Zákonyi Ferenc* élénk érdeklődéstől kísérve tartotta meg előadását *a Balaton és környéke kialakulásáról.*

SELEJTMENTES anyagot kérünk

Dolgozoink a III. pártkongresszus határozatának utmutatása alapján lelkesen harcolnak a harmadik negyedévi terv túlteljesítéséért. Sajnos, nehéz akadályokba ütközünk. Ilyen akadály például, hogy amikor megérkezik a központi anyagszertártol a várvavárt nyersanyag, gyakran kiderul, hogy *nagy százalékban selejt*. Ez hatraltatja tervteljesitésünket. A multkoriban a 377-es sorozatú mozdonyabroncsoknal két izben is akkor derült ki hogy mindkét darab repedt, amikor az abroncsot mar megmunkalták. Ugyancsak a 377-es sorozatú mozdonyok tengelveinek legyártásához kilenc mázsás bugát küldtek, holott három és fél mázsásra lett volna szükseg. Igy egy tengely megmunkálása 10 órával szemben 50 órába került. Ilyen körülmények között önköltségcsökkentésről, anyagtakarékosságról nehezen lehet szó. De nem jobb a helyzet az uj szabványu alsó és felső-vizállás armatura alkatresnél sem, amelynél öt darabból négy darab rendszerint selejt. Körülbelül ez a selejtszazalék a gőmbacéloknál és a különböző méretü acéllemezeknél is.

Arra kérjük a központi anyagszertár dolgozóit, hogy az anyag átvételénél fordítsanak nagyobb figyelmet a minőségre. Selejtmentes anyagot kérünk, hogy gyorsan és jól tudjuk javítani kocsijainkat és mozdonyainkat.

Berzi Béla,
Miskolci Járműjavító ÜV.

Egy területi bizottsági ülés MARGÓJÁRA

A budapesti területi bizottság legutobbi értekezletén tárgyalták az *Épületszerelő- és Előgyártó ÜV.* kollektiv szerződésének teljesítését. A vallalat az idén kötött elsőízben kollektiv szerződést a dolgozókkal s meg lehet állapitani, hogy a szerződésben foglalt kötelezettségek közül sok már megvalósult. A kollektiv szerződés szociális pontjainak teljesítése azzal az eredménnyel jart, hogy emelkedett a dolgozók munkakedvét, emelt a termelest es a dolgozok jólétét. De ha az egyik szerződo fél — a vállalatvezetés — ilyen lebecsülo magatartast tanusit a masik szerződő fellel — a dolgozók érdekeit képviselő szakszervezettel szemben, ha visszautasítja a szakszervezet segitő kezét, akkor nyilvánvalóan árt az üzem alkotmányának is. *A két szerződő fel csak egymás segítségével, a dolgozókra támaszkodva végezhet teljesértékű munkat.*

Ezekre kellett volna gondolnia az *Épületszerelő- és Előgyarto ÜV.* igazgatójának, amikor megkapta a területi bizottság meghivóját.

Két brigád versengése

Pusztaszabolcs állomáson *Felker József* és *Csik József* rendelkező forgalmi szolgálattevők és brigádjaik párosversenyben harcolnak az elsőbbségért. A vasutasnap tiszteletére indított műszakban *Csik elvtárs és brigádja került az első helyre.* Vállalásaikat minden tényezőnél átlagosan *112 százalékra teljesitették.* Felker elvtárs és brigádjának tagjai azonban nem nyugodtak bele, hogy második helyre szorultak. Amint véget ért a vasutasnapi műszak, az őszi forgalom első napján bejelentették, hogy az elsőségért folytatott küzdelem nincs befejezve, az igazi harc csak most kezdődik. *Az őszi forgalom sikere érdekében úgy akarják folytatni munkájukat, hogy az alkotmány ünnepére ők legyenek az elsők a Csik-brigáddal folyó versenyben.*

Az állomás dolgozói nagy érdeklődéssel figyelik a két brigád versengésének új szakaszát.

A megyei tanács SEGÍTSÉGE dolgozóinknak



A kereskedelmi szolgálat dolgozói a vasutasnapi verseny során és különösen a vasutas műszakban még nagyobb mértékben tapasztalták, mennyire fontos a szoros együttműködés a fuvaroztató felekkel és a tanácsokkal. Nálunk, a miskolci igazgatóság területén sok olyan vállalat van, amelynek vezetősége a kocsik gyors kirakásával jelentős segitséget nyujt a vasutas dolgozóknak.

Sajószentpéter állomáson a 31/2. Epitőipari Vállalat és a *29/2 Ut- és Vasútépitő Vállalat* a legjobbak közé tartozik az egész megyében. Ez a két vállalat járul hozzá legjobban ahhoz, hogy a vasút idejében el tudja látni üres kocsikkal a borsodi szénmedencét és iparvidéket. A 29/2. Ut- és Vasútépitő Vállalat például egyizben *az előírt öt óra helyett 53 perc alatt rakta ki a részére érkezett 22 kocsit.* Mindkét vállalat egyébként is átlagosan *2,5 órára csökkentette a rakodási időt.*

Vannak azonban olyan vállalatok, amelyek még mindig nem értették meg, hogy *a kocsiforduló csökkentése nemzetgazdasági érdek.* Ilyenek például *a sajószentpéteri üveggyár* és a *Borsodi Anyagellátó Vállalat.* A vasút a két vállalattal szemben, a késedelmes kirakások miatt, *a megyei tanács közlekedési osztályának segitségét kérte.* A megyei tanács készséggel és azonnal a vasút segítségére sietett. *Szebeni* elvtárs, az osztály vezetője, személyesen járt el a két vállalatnál. Ennek eredményeképpen a sajószentpéteri üveggyárban *bevezették a folyamatos, éjjel-nappali rakodást.* Remélhetőleg a megyei tanács közbenjárásával sikerül elérni azt is, hogy az üveggyár biztositsa az ürszelvényeket. Megmutatkozik a megyei tanács segitségének hatása a Borsodi Anyagellátó Vállalatnál is, ahol szintén *megszünt a késedelmes rakodás.*

A tanácsokkal való jó együttműködés fontosságának beszédes példái ezek. Most, a nagyobb őszi forgalmi szállítások idején *vegyük igénybe minél jobban a tanácsok segitségét, lépjünk kapcsolatba a tanácsok illetékes előadóival.* Tudjuk, hogy a tanácsok a népgazdaság fejlődését tartják elsősorban szem előtt, így biztosak lehetünk megértő támogatásukban.

Bakó János,
miskolci igazgatóság VI. osztálya



A Sárospatak állomáshoz tartozó gazdasági kisvasutak forgalmi, kereskedelmi, vontatási és pályafenntartási dolgozói egyöntetűen csatlakoztak a békéscsabai Alföldi Kisvasutak versenyfelhivásához. Képünkön Gyöngyösi Géza állomásfőnököt, Kővári Lajos forgalmi szolgálattevőt és Kővári Lajosné pénztárost, a verseny élenjáró dolgozóit látjuk.

(Kovács Géza felv.)



V. BLAZSENOV elvtárs, a Moszkva-Szortirovocsnaja felterpályaudvar Sztálin-díjas tolomozdonyvezetője, a nálunk is ismert, hazánkban is járt kiváló szovjet vasutas.

(Pressz Fotóágentsztvo felv.)



Az állomások tisztasági versenyéhez számos más szolgálati hely is csatlakozott, köztük a Landler Művek is. A P. VII. osztály nődolgozói facsemeteket, virágokat ültettek az üzem területén, s gondosan ápolják a kis kerteket, hogy minél barátságosabb, csinosabb, egészségesebb legyen dolgozótársaik munkahelye. Tudják, hogy a tiszta, egészséges környezetben jobban, vidámabban megy a munka.

(Kovács Géza felv.)

SPORT

Beszélgetés Ahim Surja Nandika Indonéz főiskolás vasutas sportolóval



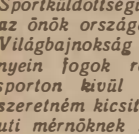
Útitársam hallgatag ember volt. Hegyeshalomtól Győrig csónakvitorlának is beillő térképet tanulmányozott: Magyarország hegy- és vízrajzi térképét.

Győrött leszálltunk. Tíz percet állt a vonat. Itt a villamosmozdonyt szemlélte nagy buzgalommal, azután egyik vasutassal láttam „beszélgetni", majd beszállás előtt a kocsivizsgálótól búcsúzott kézfogással.

— Ahim Surja Nandika vagyok — kezdte később a beszélgetést. — Indonéz főiskolás. Sportküldöttségünkkel jöttem el az önök országába. A Főiskolai Világbajnokság tenisz-versenyein fogok résztvenni. De a sporton kívül ismereteimet is szeretném kicsit kibővíteni. Vasúti mérnöknek készülök. Édesapám is vasutas. Jó szakembernek tartják, én is méltó szeretnék lenni hozzá. Már tanultam is egyet-mást az önök kedves vasutasaitól Ők voltak az első emberek, akikkel ebben az országban találkoztam és beszélgetni próbáltam.

A feketehajú, bogárszemű, indonéz diákkal ettől kezdve egyre többet találkoztam. Láttam, amint hazája zászlaja alatt büszkén menetelt a Népstadionban a felejthetetlen megnyitó ünnepségen. Naponta figyeltem a tündérszép Margitsziget tenisz-stadionjának pályáin, s többször ültünk egymás mellett, szálláshelyén, a Béke-szálló éttermében.

Sűrűn beszélgettünk. Sportról, országokról, a vasútról, emberekről.



Hosszú, hosszú repülő- és hajóút után értem ide — mondotta. — Bevallom, nem sokat tudtam erről az országról, s az itt élő emberekről. Féltem is kicsit az idegen szokásoktól, sőt mivel tudtam, hogy közel két hetet töltök itt, még az ételek iránt is aggodalommal voltam tele. De amint átléptem a határt és az első étkezésre sor került, pillanatokon belül meggyőződtem arról, hogy ez a haza nem lehet idegen senkinek. Nem speciális magyar ételeket hoztak elém a vonaton, hanem a hazánkban is megszokott kedvenc ételeinket.

Ezt a figyelmességet csak olyan emberek tesznek, akik komolyan veszik a barátság gondolatát. Nem is érzem magam idegennek egy percig sem ebben az országban.

Nagyszerűen megértettem magamat Győrött — közös nyelv nélkül is — a három magyar vasutassal. Meggyőződésem, hogy igaza van annak a francia közmondásnak, hogy „Az első benyomások mindig a legtermészetesebbek", s ezért köszönöm azt a baráti jobbot, melyet Hegyeshalomnál és Győrött nyújtottak először felém. Elmondom mindenkinek, akinek csak módomban lesz, hogy messze-messze Európa közepén olyan kezeket szorongattam, melyek nem fegyvert akarnak forgatni, hanem őszinte barátokat kívánnak szerezni, s a békét, a népek közötti barátságot szolgálják.

Ahim Surja Nandika, az indonéz főiskolás sportoló, a jövendőbeli vasúti mérnök mosolygós arccal búcsúzott tőlünk a világbajnokság befejezése után. Jóleső érzés volt tudni, hogy első kedves benyomását hazánkról — melyre ő oly sokat adott — vasutas dolgozók magatartása keltette benne.

Jó munka volt ismeretlen vasutas elvtársak, békeharcunk láncszeme volt.

(mécs)

HETI Lokomotiv SPORTEREDMÉNYEK

— A csehszlovák vasutas-válogatott labdarúgók szerdán Debrecenben szerepeltek. Ellenfelük a Debreceni Lokomotív NB II-es együttese volt. A nemzetközi találkozó iránt igen nagy volt az érdeklődés. Ötezer néző szurkolta végig a mérkőzést. Mindkét csapatban a védelmek tettek ki elsősorban magukért. A csatársorok csak helyenként játszottak jól. Végeredményben a jobb erőkből álló csehszlovák válogatott 2:1 (1:1) arányban győzött. A vezető gólt az I. félidőben **Bánki** révén, a hazai csapat érte el. A vendégek **Móré** öngóljával egyenlítettek. A II. félidőben **Sequenc** szerezte meg a csehszlovák válogatott győztes gólját.

A csehszlovák labdarúgó válogatott utolsó magyarországi mérkőzését vasárnap, (augusztus 15-én) Szombathelyen vívja meg. Ez a mérkőzés a IV. vasutasnapon lejátszott csehszlovák válogatott — Szombathelyi Lokomotiv találkozó visszavágó mérkőzése lesz. A csehszlovákok szereplése iránt igen nagy az érdeklődés Szombathelyen.

— A Vasútépítő Lokomotív tenisz-szakosztálya az elmult napokban igen jólsikerült országos versenyt rendezett az úttörő teniszezők részére. A versenyen több mint 100 fiatal játékos küzdött egymás ellen. A fővárosi versenyzőkön kívül Szombathely. Dombóvár és Kecskemét vasutas úttörői mérték össze tudásukat. A jólsikerült verseny bebizonyította, hogy a Vasútépítő Lokomotív derék munkát végez a tenisz-utánpótlás nevelése terén.

— Az országos vasutas atletikai bajnokságot szombaton és vasárnap rendezi meg a Lokomotív SE. Pécsett. A bajnokságban több válogatott is jelezte indulását.

— Bárkányi István a Szegedi Lokomotív kiváló középtávfutója, mint a magyar atléta válogatott tagja, Londonba utazott. A magyar atléták a minden évben megrendezésre kerülő. hagyományos „Brit játékok" keretében megrendezett versenyeken vesznek részt.

A szombathelyi dolgozók képzőművészeti vándorkiállításán

Életrevaló ötletet valósítottak meg a szombathelyi igazgatóság dolgozói: nemrég két kocsiból álló képzőművészeti kiállítást indítottak útnak az igazgatóság területén. A kiállítás bemutatja, hogyan dolgozik a szombathelyi vasutas képzőművészeti kör, hogyan hódítja meg a művészet az egyszerű vasutas dolgozókat és gyermekeiket — hogyan hódítják meg az egyszerű vasutas dolgozók és gyermekeik a művészetet.

A kiállítás célja, hogy felkeltse az érdeklődést, a dolgozók figyelmét a művészet iránt, hogy tanítson, neveljen, gyönyörködtessen és szórakoztasson.

A kiállítás ennek a célnak kiválóan meg is felel. A látogatók meggyőződhetnek róla, *milyen szeretettel, lelkiismeretesen karolják fel nálunk a fiatal tehetségeket*, mint a 11 éves *Darázs Máriát*, a 14 éves *Nagy Ferencet*, a 17 éves *Németh Pált*, akik mindhárman vasutasgyerekek és akiknek munkája ott szerepel a kiállításon. *Nagy Ferenc* és *Németh Pál* festménye díjat is nyert.

Németh Jenő, *Németh Pál*, *Kóbor Jenő* lakatosok, *Simon István* fizikai munkás, *Nagy József* számfejtő és *Unger Károly* ellenőr képei arról tanuskodnak, hogy a kulturális forradalom egyre jobban diadalmaskodik országunkban. De nemcsak a növendékek, hanem oktatójuk, *Jaksa István* festőművész képei is szerepelnek a kiállításon és gyönyörködtetik a látogatókat.

A kiállítást eddig több mint négyezren tekintették meg. Ahova csak befut a kultúrvonat, mindenütt nagy szeretettel és érdeklődéssel fogadják. *Fertőszentmiklóson Lovas Gyula*, GYSEV forgalmi szolgálattevő, a következő sorokat írta be a kiállítás emlékkönyvébe: *„Követésre méltó eszme, nevelni, tanítani a vasutasokat. Adjon ez a kiállítás ösztönzést, biztatást minden vasutas dolgozónak, aki tehetséget érez magában a művészethez."*

Tőke Kálmán

Öt és félmázsás „kiállítási tárgy"



Az őszi mezőgazdasági kiállítás egyik legnagyobb eséllyel induló „részvevője" a képen látható 5 és félmázsás anyadisznó, amely Antal Géza sátai pályafenntartási dolgozó tulajdona.

(Szabó Ferenc felvétele, Özd.)

Filmszínházak vasutasnapi kiállítása

Dicséretreméltó módon járult hozzá a *Pestmegyei Moziüzemi Vállalat* az idei vasutasnap ünnepélyesebbé tételéhez. A vállalat együttműködve a MÁV dekorációs osztályával, 50 filmszínházban érdekes kiállítást rendezett a vasutasok életéről, a szocialista vasút építéséről. A mozik előcsarnokában elhelyezett fényképtablókkal, rajzokkal, jelmondatokkal és számos helyen a hangosbemondón keresztül ismertették a vasutas dolgozók munkasikereit, a vasút fontos szerepét népgazdaságunkban, a dolgozók ellátásában.

Hírek

— A „SZOCIALISTA MUNKÁÉRT ÉRDEMÉREM" kitüntetést kapta *Jakab Sándor* főfelügyelő a minisztertanács titkárságánál végzett kiváló munkája elismeréséül.

— HÁRMAS IKREKNEK ADOTT ÉLETET *Kása Ferencné*, a dombóvári fűtőház dolgozójának felesége. Az anya, a két kisfiú és a kislány a legjobb egészségnek örvend.

— *A SZOVJET IFJÚSÁG ÉLETÉT ISMERTETTE több szombathelyi DISZ-szervezet fiataljai előtt Dénes Mátyás. Dénes elvtárs szombathelyi vasutas volt, jelenleg a Szovjetunióban folytatja tanulmányait.*

— **Két nappal előbb fejezi be** harmadik negyedévi tervét a miskolci Vasanyagjavító Vállalatnál dolgozó *Berta János* nyolctagú ifibrigádja. Az alkotmány tiszteletére tett vállalásukat ötszázalékos anyagmegtakarítással teljesítik.

— *CSEHSZLOVÁKIÁBAN VENDÉGSZEREPELT július 31-től augusztus 5-ig a bánrévi állomás 30 tagú, főként ifjúmunkásokból álló kultúregyüttese.*

— *ÁTADTÁK A FORGALOMNAK az elsőrangúsított, kétvágányúra épített pályát Sajóecseg és Sajószentpéter között. A munkát a debreceni Vasútépítő Vállalat sajóecsegi építésvezetőségének dolgozói végezték.*

Érdemes vasutas

Jelvénnyel kitüntetett dolgozók: Major György főintéző, Csényi Pál intéző, Juhász Miklós felügyelő, Berlók Károly vezető titkár, Járfalvi Ottó főtanácsos, Tóth Lajos intéző, Santa József főfelügyelő, Nagy Miklós felügyelő, Kurucz József főintéző, Cseh Sándor főtiszt, Tőkés Bernát műszaki intéző, Katona Sándor műszaki ellenőr, Ambrus Lajos intéző, Tóth János intéző, Szalai János vezető főellenőr, Verba József vezető szakmester, Bökös József műszaki ellenőr, Takács Lajos segédkezelő, Béres Kálmán főintéző, Dejczó László felügyelő, Kálmán Gyula intéző, Bőcs Mihály felügyelő, Beró József főellenőr, Bárkányi János irodakezelő, Apró József főintéző, Némethi Gyula főintéző, Sárosi Imre főfelügyelő, Babos Lajos intéző, Kónya Imre intéző, Laki Károly főfelügyelő, Takács Sándor főintéző, Semsei Károly intéző, Láng Pál intéző, Huszár III. József intéző, Orgován László főintéző, Halász Béla intéző, Hrabovszki György vezető kalauz, Cs. Varga János vezető főellenőr, Tóth István vezető váltókr, Kocsárdi Tibor főtiszt, Szuhai Miklósné intéző, Szilágyi Judit intéző, Sáros Jenő főfelügyelő, Nagy István főintéző, Zoványi Miklós műszaki tanácsos, Savcsák Miklós főfelügyelő, dr. Barla Endre főtanácsos, Solti János műszaki főintéző, Balázs János műszaki tanácsos, Farkas Gábor műszaki tanácsos, Molnár László intéző, Erdős József főfelügyelő, Tapodi Elemér főfelügyelő, dr. Bácskai István, főtanácsos, Hajnal Balázs igazgatóhelyettes, Csányi Attila főtanácsos, Tóth Géza főtanácsos, Dávid István főintéző, dr. Kolozsvári Gyula tanácsos, Sárvári József felügyelő, Szakmári Zoltán vezető titkár, Molnár Dezső főintéző, Völgyi Józsefné intéző, dr. Elekes Oszkár orvos tanácsos Holló Lajos főfelügyelő, Teszéri György műszaki tanácsos, Tőkési Lajos főfelügyelő, Arval József felügyelő, Uglyai János felügyelő, dr. Gegő Lajos tanácsos, Kaposvári Ádám felügyelő, Somogyi József intéző, Benda Antal főintéző, Czövek János tanácsos, Parádi Károly főintéző, Török József felügyelő, Elekes László főfelügyelő, Lengyel Nándor főfelügyelő, Jobbágy László intéző, Pálinkás Margit főintéző, Pálmai Jenő főintéző, Nagy Károly tanácsos, Orbán Vince főintéző, Hermann László főfelügyelő, Pajos Lajos intéző, özv. Czakó Elemérné vezető pénztáros, Kelemen Istvánné vezető pénztáros, Hegedüs Ferenc ellenőr, Baranykó Miklós munkás, Somkuti Vilmos felügyelő, Pozsonyi Jenő főellenőr, Iván Mihály gépkocsivezető, Dombai József főintéző, Eles Mária intéző, Kádár István intéző, Juhász József irodavezető, Szűcs Gábor főfelügyelő, Bakó János intéző, Nádor Károly ellenőr, Csicsely Pál vezető raktárnok, Farkas Béla vezető pályamester, Egervári Irma műszaki főellenőr, Kovics II. András vezető szakmester, Falvai László műszaki felügyelő Mezei Béla műszaki főintéző, B. Nagy Károly műszaki főintéző, Bella István főmunkavezető, Mangel Gyula vezető főmérnök, Szenci István vezető szakmester, Tóth László intéző, Eckhardt Károly műszaki főintéző, Erdélyi Tibor főmérnök, Siklós István műszaki felügyelő, Antal János munkás, Barta Béla műszaki főintéző, Solti István vezető főmérnök, Lőrinc Gyula műszaki főtanácsos, Hrehus István műszaki főtanácsos, Bedő Gyula műszaki ellenőr, Horváth Jenő műszaki főtanácsos, Kovács Gusztáv főpályamester, Kóbor István főpályamester, Török Gyula előmunkás, Tóth Zoltán intéző, Váchegyi Károly műszaki főtanácsos, Barcsi János vezető főmérnök, Dudás János műszaki ellenőr, Vasvári Rezső műszaki főtanácsos, Rezányi Pál vezető főellenőr.

(A névsort folytatjuk.)

A vasutasnap kultúreseményeiből

A vasutasnap kulturálls rendezvényei az idén különösen jól sikerültek. A különböző kultúrcsoportok, a szakszervezet központi ének-, zene- és tánckara, a hivatásos művészek, mint Ács Marietta, Bilicsi Tivadar, Kabos László és mások művészetük legjavát nyujtották. Képsorozatunk a gazdag vasutasnapi kultúrműsor néhány kiemelkedő jelenetét örökíti meg.



Bilicsi Tivadar az összes vasutasnapi színpadon fellépett és hatalmas sikert aratott.



A legtarkább, a legmozgalmasabb műsorszám: a cárdás.



A rögtönzött színpad nagy „erőpróbája" volt a férfi tánccsoport nagyszerű népi táncbemutatója.



A szép magyar nóták a szívekhez szóltak ...



A szakszervezet központi énekkara új számokkal mutatkozott be a vasutasnapon.

(Tiszavölgyi József felvételei)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkesztő a szerkesztőbizottság. Lapkiadóvállalat: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI. Sztalin-út 93 sz. — Telefon: 228—995 428—317. 428—332 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 34. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 AUGUSZTUS 22.

A Hazafias Népfront Országos Előkészítő Bizottságának felhívása

A Hazafias Népfront Országos Előkészítő Bizottsága nyilvánosságra hozza és széles vitára bocsátja a tanácsok felépítéséről, működéséről és feladatairól szóló törvénytervezetet, mielőtt az szeptember hónapban az országgyűlés elé kerül.

A Népfront Országos Előkészítő Bizottsága felhívja az ország dolgozó népét, az összes dolgozókat, hogy vitassák meg a törvénytervezetet, tegyék meg észrevételeiket és javaslataikat s így cselekvően, alkotó módon vegyenek részt új tanácstörvényünk létrehozásában.

A Népfront Előkészítő Bizottsága felkéri a lapok szerkesztőségeit, hogy a lakosság észrevételeinek és javaslatainak biztosítsanak széles nyilvánosságot.

Az észrevételeket és javaslatokat: Budapest, Országház, I. kapu. I. emelet 8. címre „Tanácstörvény" jelzéssel kérjük megküldeni.

A Hazafias Népfront Országos Előkészítő Bizottsága.

A törvénytervezetet a napilapok augusztus 19-i száma ismertette. A „Szocialista Vasútért" szerkesztősége is megnyitja hasábjait a törvénytervezet megvitatására. Felhívjuk a vasutas dolgozókat, hogy észrevételeiket, javaslataikat juttassák el hozzánk.

A minisztertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett üzemeink

A minisztertanács és a SZOT elnöksége — a közlekedés- és postaügyi miniszter és a vasutasszakszervezet elnökségének együttes javaslata alapján — az 1954. I. félévi terv teljesítéséért indított szocialista munkaversenyben elért eredményeik elismeréséül vörös vándorzászlóval, díszes kivitelű oklevéllel, dicsérő elismeréssel tüntette ki és pénzjutalomban részesítette a következő vasúti üzemeket:

1. TATABÁNYA-FELSŐ ÁLLOMÁS

Az állomás fajlagos kocsimozgatási tervét 109 százalékra, a tehervonatok átlagos terhelését 101 százalékra, kocsitartózkodási tervét 106 százalékra, vonatforgalmi tervét 101 százalékra, gurítási tervét 106 százalékra, kocsikihasználási tervét 103 százalékra, rakodási idő tervét 162 százalékra teljesítette. Mindezzel első félévi tervét 106.8 százalékos teljesítéssel végezte.

Az állomás dolgozói 10.000 forint jutalomban részesültek.

2. SZOMBATHELYI JÁRMŰJAVÍTÓ ÜV.

Első félévi teljes termelési tervét 105.07 százalékra teljesítette a vállalat. Járműjavítási tervének teljesítésénél 107.39, termelékenységi tervének teljesítésénél 103.87 százalékos eredményt ért el. Minőségi tervét, amely a selejt és a jótállási költségeknek az összes költségekhez való viszonyításából adódik, 104 százalékra teljesítette, 11.91 százalékos anyagmegtakarítás mellett. Az önköltséget 9.15 százalékkal csökkentette. A béralap-felhasználás területén relatív alapon 336.900 forint megtakarítást ért el.

A vállalat dolgozói 23.000 forint jutalomban részesültek.

3. SZÉKESFEHÉRVÁRI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG

Fenntartási tervét 100.19 százalékra, beruházási és felújítási tervét 125.78 százalékra teljesítette.

Jutalom: 22.000 forint.

A javuló bérfegyelem is segítette a szombathelyieket

Amint a fentebb közölt teljesítményszázalékokból kitűnik, mindhárom kitüntetett szolgálati hely dolgozói nagyszerű munkát végeztek az elmult félévben. Az adatok közül kiemelkedik a Szombathelyi Járműjavító ÜV. béralap-megtakarítása. *Hogyan érték el a Szombathelyi Járműjavítónál a 336.900 forintos béralapmegtakarítást? Milyen intézkedések révén szilárdult meg Szombathelyen a bérfegyelem?*

Cserta Miklós elvtárs, a Szombathelyi Járműjavító ÜV igazgatója errevonatkozólag a következőket mondotta:

— Nálunk minden dolgozó pontosan annyi bért kap, amennyi az elvégzett munkáért megilleti. Ez nagyon egyszerűen hangzik, de nem egykönnyen tudtuk megvalósítani. Vállalatunk javítással foglalkozik és kizárólag műszaki dolgozóink, a *munkafelvevők* lelkiismeretességétől függ a javításra váró gépek rendbehozásához szükséges munkák meghatározása. Keményen harcolnunk kellett a *„jófiú"* szerepét játszó műszakiakkal. Az ő segítségükkel ugyanis egyes dolgozók felesleges, tehát el nem végzett munkákra szóló utalványokat is elszámolhattak. Fokoztuk az ellenőrzést, a pártbizottság és az üzemi bizottság pedig szívós, eredményes munkával fejleszti a műszakiak és a munkások öntudatát, kötelességérzetét. Megvalósult a társadalmi ellenőrzés is: üzemünkben ma már senki sem juthat jogtalanul keresethez.

— A bérfegyelem megszilárdítása és a béralaptúllépés elkerülése érdekében bevezettük *az ötnaponkénti teljesítményellenőrzést.* Így nemcsak arról győződtünk meg, hogy a teljesítmények milyen arányban állnak a kifizetett bérekkel, hanem állandóan figyelemmel kísérhettük a vállalati terv- és a munkafelajánlások teljesítését. A mult félévben a száz forint bérre tervezett termelési értéket 107.8 százalékra teljesítettük. Rajta leszünk, hogy eredményeinket megőrizzük és fokozzuk, mert a helyes bérgazdálkodás lehetőséget nyujt az önköltség további csökkentésére.

Zászlóátadási ünnepségek

Csütörtökön délután lelkes hangulatú, szép ünnepségeken adták át a minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját mindhárom kitüntetett szolgálati hely dolgozóinak.

Székesfehérvárott az ünnepséget összekapcsolták a munkás-paraszt találkozóval. A meghívott vendégek között jelen voltak a pályafenntartási főnökség által patronált termelőszövetkezet képviselői is.

Az ünnepséget a szakszervezeti kultúrházban tartották meg a SZOT, a Vasutasok Szakszervezete és a 6. szakosztály képviselőinek jelenlétében. A díszes selyemzászlót a pályafenntartási főnökség dolgozóinak nevében *Chiovini Róbert* főmérnök, *Tóth Erzsébet* és *Kálmán Klára* dolgozók vették át. *Chiovini* főmérnök rövid beszédben valamennyi dolgozótársa nevében fogadta: *a jövőben is úgy dolgoznak, hogy a zászlót megtarthassák.*

Murányi István pályafenntartási főnök és *Ambrus Lajos* párttitkár felszólalása után kiosztották a pénzjutalmakat, két dolgozó pedig sztahanovista-oklevelet kapott. Az ünnepség végeztével kultúrműsor szórakoztatta a jelenlévőket, majd a vendégeket autobuszon kirándulásra vitték a város közelében lévő Bory-várba. Ünnepi vacsora, utána táncmulatság fejezte be a napot.

Kiváló teljesítmények az alkotmány ünnepe tiszteletére indított munkaversenyben

Vasutas dolgozóink nagy része versennyel köszöntötte augusztus 20-át, alkotmányunk ötödik évfordulóját. A versenyben egész sor kiemelkedő teljesítmény született. A dolgozók vállalásaiknál és azok teljesítésénél főleg a *takarékosság és a jó minőségű munka* szempontjait tartották szem előtt.

Celldömölk állomáson augusztus 8-án *Hetényi László* forgalmi szolgálattevő és brigádja túlsúlytovábbítási tervét 247.5 százalékra teljesítette. *Pozsonyi Pál* forgalmi szolgálattevő és brigádja a vonatok menetrendszerinti indításánál 158 százalékos teljesítményt ért el.

Budapest-Kelenföld állomáson *Békés* István forgalmi szolgálattevő és *Aradi* Mihály kocsimester augusztus 12-i szolgálatukban brigádjukkal terhelési tervüket 130, elegytovábbítási tervüket pedig 131 százalékra végezték.

Rákosrendező állomáson *Szauter* Tibor külsős forgalmi szolgálattevő és brigádja a vállalt 9450 tonna helyett már jóval az ünnep előtt 15.022 tonna túlsúlyt továbbított. Teljesítményük 159 százalékos. Ez azt jelenti, hogy öt darab ezertonnás tehervonat gépeit és személyzetét takarították meg. Rákosrendező állomásról különben augusztus 18-ig 238 darab túlsúlyos vonatot indítottak.

Élüzem címmel és vándorzászlóval tüntették ki a MÁV Vasúttervező Vállalatot

Másfél évvel ezelőtt alakult meg a MÁV Vasúttervező Vállalat. Az elmult másfél év óta a vállalat dolgozói nehéz műszaki feladatokat oldottak meg. A tervező mérnökök a vasutasok egészségét szolgáló szanatóriumokat terveztek, elkészítették a budapest-hatvani vonal biztosítóberendezésének terveit stb. Másfél év óta megszámlálhatatlan rajzot, számítást csináltak. De nem elégedtek meg pusztán tervrajzok készítésével, hanem messzemenő segítséget nyujtottak a kivitelező vállalatoknak is.

A MÁV Vasúttervező ÜV dolgozói második negyedévi jó munkájuk jutalmául *megkapták a megtisztelő élüzem címet és az Építő és Faipari Dolgozók Szakszervezetének vándorzászlaját.*

Az élüzem avató ünnepségen a miniszter elvtárs képviseletében *Kázmér* Sándor elvtárs, a KPM XII. tervezési főosztályának vezetője adta át a vándorzászlót és oklevelet. Beszédében arra kérte a tervezővállalat dolgozóit, hogy emeljék még magasabbra a tervezés színvonalát. A vállalat fennállása óta a MÁV Vasúttervező dolgozói *mindig betartották a határidőket* és hathatós műszaki segítséget nyujtottak a vasúti járműjavítók dolgozóinak.

Kázmér elvtárs után *Szabó* Lajos üzemi bizottsági elnök beszélt, majd *Lantos* Józsefné elvtársnő a vasutas szakszervezet nevében üdvözölte a tervező vállalat dolgozóit.

Ertl Róbert elvtárs, a tervező vállalat igazgatója megköszönte a vállalat dolgozóinak kimagasló teljesítményét, akik közül 80 dolgozó kapott pénzjutalmat.

1520 tonna túlsúly terven felül

Alkotmányunk 5 éves évfordulója tiszteletére kibontakozott versenyben a Budapest-Soroksáriúti állomás dolgozói is résztvettek. Vállalták, hogy naponta egy többterheléses irányvonatot indítanak. Szerdán, augusztus 18-án a felajánlott vonaton kivül még két többterheléses irányvonatot indítottak. A két vonattal a rendes terhelésen felül 982 tonna túlsúlyt továbbítottak rendeltetési helyére. Ezen a napon a Soroksári-úti állomás dolgozói terven felül 1520 tonna árut szállítottak el.

Hatéves az Úttörővasút

Bizony, gyorsan mulik az idő. Nemrégen még mindössze három kilométer volt — most hatéves lett. S időközben 11 és fél kilométerre növekedett mindnyájunk kedvence, az Úttörővasút. Kedves, meghitt ünnepséget rendezett ebből az alkalomból a DISZ budapesti bizottsága és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége. Képriportunk az ünnepségről számol be.



Az Úttörővasút fejlődését, az úttörővasútas pajtások fegyelmezett munkáját, helytállását méltatta ünnepi beszédében Németh József elvtárs, a MAV vezérigazgatóhelyettese.

★ ★ ★



Az ünnepségen oklevéllel, élmunkás kitüntetéssel és könyvekkel jutalmazták meg a legjobb munkát végzett úttörővasutasokat és úttörőpostásokat. Képünkön Kovács Antal elvtárs, a DISZ budapesti bizottságának titkára átnyujtja a jutalmat Ku Jong Kvan koreai pajtásnak.

★ ★ ★



Kínai, lengyel, bolgár, keletnémet, finn, osztrák, francia pajtások csoportja az ünnepségen.

★ ★ ★



A pajtások kultúrcsoportja jól sikerült műsorral szórakoztatja a közönséget.

★ ★ ★



Az úttörővasutasok népi zenekara — Farkas Gyula vezetésével — komoly felkészültségről tett tanuságot. — Az ünnepséget látványos táborlíz fejezte be, amelyen Komlós Manó elvtárs, az 1904 évi nagy vasutassztrájk 13-as bizottságának tagja beszélt a legfiatalabb vasutasokhoz.

(Kovács Géza felvételei)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Harc a pazarlás ellen, az önköltség csökkentéséért

– A vasút vezetőinek aktíváértekezlete –

A vasút vezető kommunistái, politikai és gazdasági irányitói az elmult napokban pártaktíváértekezletet tartottak. Az aktíváértekezleten megjelent és felszólalt *Bangó Sándor* elvtárs, a párt Központi Vezetősége ipari- és közlekedési osztályának alosztályvezetője. A beszámolót *Bognár Imre* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője tartotta. A részvevők igen aktivan szóltak hozzá a felvetett kérdések minden részletéhez.

A beszámoló és a vita azokkal a feladatokkal foglalkozott, amelyek a III. pártkongresszus határozatai alapján a vasútra hárulnak. Felhivta a figyelmet azokra a nehézségekre és akadályokra, amelyek az őszi forgalom feladatainak végrehajtását, az önköltség csökkentését s ezzel a vasút területén az új szakasz politikájának megvalósulását, a népjólét emelését gátolják.

A vasút az elmult években hatalmasat fejlődött. 1938-hoz képest, 1953-ban csaknem négyszer több utast szállitottunk, s hasonló mértékben nőtt meg a teherszállitás és az áruforgalom is. A fejlődést tükrözi az is, hogy a vasúton megnőtt, megerősödött számszerűleg is a munkásosztály szerepe a vasút szakmai vezetésében, hatalmasat fejlődött a vasutas dolgozók politikai öntudata, szakmai tudása.

Az eredmények azonban nem homályosithatják el azokat a fogyatékosságokat, melyek a jelenlegi körülmények között veszélyeztetik az őszi forgalom sikerét, a kormányprogramm szabta feladatok végrehajtását. Lemaradás van a mozdonyok és kocsik javításánál, nincs komoly javulás a mozdonyok kihasználása, a kiterhelt vonatok továbbitása terén. Rosszul folyik még a gazdálkodás a tartalék-mozdonyokkal, hibák vannak a szállitási tervek elkészitésénél, a szolgálati ágak együttműködésénél. Ezek a hibák egyben azt is jelentik, hogy a vasúton pazarlódik népgazdaságunk legfontosabb alapanyaga, a szén, ami nemcsak súlyos mulasztás, hanem egyenesen bűn is!

Az utóbbi időben nem fejlődik kellően az *„500 kilométeres"*- és a *„többterheléses"*-mozgalom, nem terjednek eléggé az élenjáró szovjet munkamódszerek. Gyakran nem veszik még figyelembe az alulról jövő helyes kezdeményezéseket. Még mindig nem érvényesül kellően a dolgozó emberekről való fokozottabb gondoskodás elve és gyakran megsértik a Munka Törvénykönyv előirásait. Növekedett az apró balesetek száma.

Az aktíváértekezlet élesen tárta fel, hogy a különböző hibákért, elkövetett mulasztásokért nem következetes a felelősségrevonás. Csak a beosztottakat vonták felelősségre, de a vezetőket majd minden esetben megóvták. Nem az elkövetett hibák súlyának figyelembevételével hoztak itéleteket.

Kevés az a segitség, amit a pártszervezetek a szakmai vezetőknek nyujtanak, egyes pártszervezeteknél alacsony az agitációs munka színvonala és a szakmai ügyekkel, főleg pénzgazdálkodással való törődés.

A vita is figyelmeztetett arra, hogy többet kell törődni a vasút szakvonali munkájával. *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója felszólalásában a tervszerű, fokozott karbantartásra hivta fel a figyelmet. Rámutatott, hogy a jelenlegi mozdony- és kocsiparkkal kell lebonyolitani a forgalmat, nem lehet számitani az elkövetkezendő egy-két évben nagyobb beruházásokra. Éppen ezért legfőbb feladatunk: a karbantartás, a berendezések minél jobb kihasználása és minden vonalon, de elsősorban a szénnel való takarékosság. Az ország szénhelyzete nehéz, a bányák többezer tonna szénnel adósak. A vasút az ország legnagyobb szénfogyasztója, éppen ezért nekünk kell a legjobban takarékoskodnunk. Ha ezt elmulasztjuk, akkor fel kell készülni arra, hogy esetleg 2—3 napos szénkészlettel kell lebonyolitanunk a megnövekedett forgalmat.

A politikai osztályvezetők a kommunisták felelősségéről beszéltek. *Mosonyi elvtárs* — a szegedi politikai osztály vezetője — a szakmai és politikai kérdések összefüggéseit hangsúlyozta. Elmondotta, hogy a pártmunkások még nem találták meg a pártmunkának azt a formáját, mely a legtöbb segitséget nyujthatja a szakmai feladatok elvégzéséhez. Ez a legfőbb gyengéje a politikai munkának. De nem folyik kérlelhetetlen harc az ellenség ellen sem és ez az oka annak, hogy a kormányprogramm óta az ellenség szabadabban garázdálkodik. Feltárta az újitások körüli bürokráciát, az újitások eldöntésénél gyakran érvényesülő *„bratyi"* szellemet, mely óriási károkat okoz.

Nagy János — a debreceni politikai osztály vezetője — azt birálta, hogy a hibák feltárását nem követi az eleven, bátor, állandó harc a hibák ellen. Ezért elsősorban mi vagyunk felelősek — mondotta. A feltárt hibák kijavitásáért kérlelhetetlen harcot kell folytatni a kommunistáknak. Felvetette — az önköltségről szólva — hogy a külszolgálati ágak dolgozói között ismertetni kell: miből tevődik össze az önköltség? Számos dolgozó csak az önköltségcsökkentés jelszavát ismeri, de nem tudja, hogyan harcoljon annak megvalósitásáért.

Többen foglalkoztak az orvosok közötti gyenge politikai munkával, melynek következménye, hogy sok az álbeteg, lógós, milliókat fizetünk táppénz címén — csalóknak. Az aktíváértekezlet határozott állást foglalt a pazarlás ellen. Többen beszéltek arról, hogy indokolatlanul magas a napidijak kifizetése, a felesleges *„utazgatók"* száma. Előfordul, hogy tizen *„ellenőriznek"* olyan szolgálati helyet, ahol összesen négyen-öten dolgoznak. A kiméletlen árukezelés miatt pedig fél év alatt 3.1 millió forint kártérítést fizetett a vasút.

A vita során *Tölgyes Lajos* elvtárs, a 7. szakosztály vezetője számos javaslatot tett az önköltség csökkentésére. Többek között elmondotta, hogy a fiókmühelyekben azonnal, a mühelyekben pedig rövid idő mulva elhagyhatjuk a teherkocsi futópróbát. Ezzel sok szenet, napidijat és mozdonyt takaritunk meg. Az ácsorgásokról és a tartalékok felhasználásáról szólva a felelősségrevonás fontosságát hangsúlyozta. — Az ácsorgás a szén temetője — mondotta. Az indokolatlan megállások, hacsak egy-egy vonatnál naponta kettőt számitunk, akkor is mintegy 300 tonna szén napi elpocsékolását okozzák. Javasolta, hogy a pártszervezetek foglalkozzanak az indokolatlan feltartóztatások felszámolásával.

Szinte minden felszólaló hangsúlyozta, a széntakarékosság fontosságát az önköltségcsökkentés számos lehetőségét, a pazarlás elleni harcot. Az aktíváértekezleten azonban kevés önbirálat hangzott el és hiányzott a személyek birálata is. A beszámoló mélyen tárta fel az őszi forgalmat gátló körülményeket, az önköltségcsökkentés lehetőségeit. Nem elemezte azonban olyan mélyrehatóan a vasút politikai főosztály és a politikai osztályok munkáját, nem mutatta meg eléggé, hogy a pártszervezetek milyen eszközökkel harcoljanak a termelés fellenditéséért, az önköltség csökkentéséért. Végeredményben a pártaktíváértekezlet a beszámoló és az azt kiegészitő felszólalások, hasznos tanulságokkal szolgáltak, hosszú időre megszabták az aktíváértekezlet részvevőinek feladatait.

Élüzem és „500-as" fütőház lett a Hámán Kató fütőház

Ünnepélyes, baráti légkörben folyt le augusztus 14-én délután a Hámán Kató-fütőház élüzemmé és *„500-as fütőházzá"* avatása. *Gábor József* üzemi bizottsági elnök megnyitójában arra mutatott rá, hogy *a fütőház dolgozói nagyrészt a szovjet módszerek kiterjedt alkalmazásával érték el az élüzemszintet.*

Krekó Ferenc elvtárs, a *Vasutasok Szakszervezetének* jókivánságait tolmácsolta, méltatta az elért eredményt.

— A fütőház dolgozóit főleg az segitette, hogy az első negyedév hibáiból okultak — mondta a többi között. — Emlékedett az egy napra eső kilométerteljesitmény, a javitások 32 százalékkal csökkentek, ugyanakkor két százalékkal nőtt a mozdonyok teljesitőképessége. Az eredmények a sztahanovistáknak és a Hámán Kató-fütőház minden becsületes dolgozójának köszönhetők.

Kiemelte, hogy csak jól karbantartott mozdonyokkal oldhatják meg az őszi és téli forgalom feladatait.

A hibák megszüntetésével a sztahanovisták és a müszakivezetők még külön érdemeket is szerezhetnek. *Az eddigi balesetekből folyó 200 nap munkakiesést tovább kell csökkenteni.* Ha a túlkorai értesitéseket megszüntetik, valamint a munka- és egészségvédelmi intézkedésekkel jobban gondoskodnak a dolgozókról, a jobb munkakészség révén az őszi és téli forgalomban érdemeiket csak öregbithetik. A gépácsorgásokat meg kell szüntetni, segiteni kell az elmaradókat és akkor jelentősen emelkedik a fütőház teljesitőképessége.

Ezután Eger állomás küldöttei, *Dobó Sándor* párttitkárral az élen átadták a Hámán Kató-fütőház dolgozóinak a miniszter és a szakszervezet vándorzászlaját, amely eddig az ő birtokukban volt. *Dudás János* sztahanovista mozdonyvezető a zászló átvétele után a dolgozók nevében *fogadalmat tett a további jó munkára.*

Végül pénzjutalmak és 500-as jelvények kiosztására került a sor. Az ünnepséget a *Landler Jenő Járműjavító* ÜV kultúrcsoportjának ajándékműsora zárta be.



A fütőház dolgozóinak nevében Dudás János elvtárs, sztahanovista mozdonyvezető átveszi a közlekedés- és postaügyi miniszter és a szakszervezet vándorzaszlaját.

(Kovács Géza felvétele)

Nemzetközi HÍREK

E. Cserednyicsenko elvtárs levele a magyar vasutasokhoz



Hírt adtunk arról, hogy a vasutasnap alkalmából számos baráti üdvözlet érkezett a Szovjetunió és a népi demokratikus államok vasutasaitól, szakszervezeteitől a Vasutasok Szakszervezete elnökségéhez. Most módunk van teljes terjedelmében közölni E. Cserednyicsenko elvtársnak, a Szovjet Vasúti Szállitóipari Munkások Szakszervezete Központi Bizottsága elnökének a magyar vasutas dolgozókhoz intézett levelét.

•

A Szovjetunió vasúti szállitásiparában foglalkoztatott munkások, tisztviselők és mérnöki-müszaki dolgozók nevében forró üdvözletünket küldjük a magyar vasutasságnak a vasutasnap ünnepe alkalmából. A szabad, demokratikus Magyarország dicsőségére elért munkaeredményeik örömmel töltenek el bennünket.

Önökhöz hasonlóan a szovjet vasutasok is méltóképpen ülték meg hagyományos ünnepüket, az összszövetségi vasutasnapot, amelyet a vasúti szállitóiparnak az állam iránti érdemei elismeréseként vezettek be.

A vasút nálunk töretlenül fejlődik. Csak az első ötéves tervek alatt 13.6 ezer kilométer új vonalat és 13.000 kilométer második vágányt épitettek, 47.000 kilométer úgynevezett „Góliát"-sint fektettek le, megkétszerezték a mozdonyvontatást, megtöbbszörözték a vasúti kocsik számát, bevezették az önműködő kocsikapcsolást, 17.000 kilométer vonalon önműködő és félig önműködő biztositó blokkberendezést szereltek fel.

A hitlerista hódítók óriási kárt okoztak vasutunknak. A szovjet vasutasok azonban nemcsak újjáépitették az elpusztitott vasúti berendezéseket, hanem még magasabb színvonalúvá is tették a szállitóipart.

A háború utáni évek folyamán 14.000 kilométer vasútvonalat és második vágányt épitettünk és adtunk át a forgalomnak, mintegy 7000 hidat újjáépitettünk és adtunk át rendeltetésének, megnövekedett a mozdonypark kapacitása: a villanymozdonyok száma négyszeresére, a Dieselmozdonyok száma pedig húszszorosára emelkedett. Az épitőmunkát végző vasutasok rövid idő alatt befejezték a Kulunda—Barnaul, Akmolinszk—Pavlodar és Mointi—Csu vonalak épitését.



Ennek eredményeképpen a vasúti forgalom jelenleg 12 és félszerese a régi Oroszország vasúti forgalmának. Egyedül az omszki vasút annyi árut szállit, mint az összes angol, belga és holland vasutak együttvéve.

A párt és a kormány kidolgozta a további fejlesztési terveket és befejeződött vasuti szállitóiparunk újjászervezése. 1954-ben új mozdonytipusokat vezetnek be, amelyek 3.5 ezer tonnás, vagy még ennél is nagyobb súlyú tehervonatot tudnak vontatni, továbbá óránkint 130 kilométeres sebességgel közlekedő személyvonati mozdonyokat állitanak szolgálatba.

Az ipar 1960-ig mintegy hatezer mozdonyt szállit, amelyek közül körülbelül kétezer Diesel- és kétezer villanymozdony lesz. Előirányozták uj nagyterhelésü teherkocsik és teliesen femből készülő, kényelmes személykocsik rendszeresitését, a vasúti kocsiknak az önműködő kocsikapcsolásra és önműködő fékezésre való átalakitását, bevezetik továbbá az automatikus és távvezérlést, az elektromos biztositóberendezést, az önműködő megállitóberendezéseket, a rádióösszeköttetést, továbbá második vágányok és uj vonalak épitését, fejlesztik a villamositást.

Az összszövetségi vasutasnapot ebben az évben a szovjet nép nagy politikai és munkalendületének jegyében ünnepeltük. Népünk a szocialista ivarosítás hatalmas fejlődésének alapján eredményesen megvalósitja a mezőgazdaság nagyarányu fellendítésének, a könnyü- és élelmiszeripar gyorsitott fejlesztésének feladatait, hogy a dolgozók egyre növekvő anyagi és kulturális szükségleteit a legközelebbi két-három évben igy bőségesen ki lehessen elégiteni.

Ez év május havában tartották a vasúti szállitóipar dolgozóinak összszövetségi aktíváértekezletét. Az értekezlet a vasút szorgalmas dolgozói élé tüzte a vasúti szállitóipari munka további megjavitásának, e tartalékok mozgósitásának, a gördülőanyag és a technikai eszközök helyes felhasználásának, a szállitási kapacitás lényeges növelésének és a minőség emelésének, az áruszállitási határidők betartásának, elsősorban pedig a közszükségleti árucikkek szállitási határideje csökkentésének, a kulturált utazás színvonalemelésének széleskörü programmját.



A vasutasok az értekezlet felhivására adott válaszként szolgálati beosztásukra való tekintet nélkül újult erővel inditottak szocialista versenyt a szállitási tervek teljesitéséért és túlteljesitéséért. A versenyzők első soraiban a vasúti szállitóipar élenjáró osztagát alkotó mozdonyvezetők haladnak. A mozdonyvezetők tömegmozgalmat inditottak a sebesség emeléséért, a nehézsúlyú vonatok gyorsabb vontatásáért és az üzemanyagtakarékosságért.

A kommunista párt és a szovjet kormány megkülönböztetett gondoskodással fordul a vasútvonalak szorgalmas dolgozói felé. A kiváló munka alapján csak az utóbbi három év alatt mintegy 320.000 vasutast tüntettek ki. A vasúti szállitóipari dolgozók reálbére állandóan emelkedik. A munkások és tisztviselők reálbére emelkedésének igen fontos forrása a közszükségleti árucikkeknél végrehajtott következetes árleszállitás. Az árak a hétizben bevezetett árleszállitás eredményeképpen ma csaknem két és félszeresen alacsonyabbak, mint 1947-ben voltak. A vasutasoknak százalékos nyugdijpótlék cimén öt év alatt — 1949-től 1953-ig — ötmilliárd 324 millió rubelt fizettek ki.

A partnak és a kormánynak a vasúti dolgozók jóléte iránti állandó gondoskodását fényesen bizonyitja az egészségvédelem javulása is. A közlekedésügyi minisztérium egészségvédelmi költségvetése az elmult három év alatt 227 millió rubellel, mig a vasutasszakszervezet vezetése alatt álló állami társadalombiztositó költségvetése 400 millió rubellel emelkedett. Ez tette lehetővé, hogy a vasutasok és családtagjaik számára sok gyógyintézetet, városkörnyéki üdülőt, szanatóriumot épitsenek. A vasutasoknak jelenleg 15 szanatóriumuk és 27 üdülőjük, valamint 975 bölcsődéjük, 1532 óvodájuk és 138 gyermekszanatóriumuk van. Az üdülőkben és szanatóriumokban csupán ebben az évben 230.000 vasúti dolgozó pihenhet.

Bővül a kulturális és népmüvelési intézmények hálózata. Az ország vasútvonalain az utóbbi három esztendő során 43 uj klubot nyitottak meg és jelenleg 38 klubot épitenek. A mükedvelő körök száma az utóbbi három évben 8890-ről 11.360-ra emelkedett. A kultúraktivák száma pedig 144 ezerről 206 ezerre szökött fel.

A munkavédelmi és a technikai biztonsági beruházások összege évről-évre emelkedik. 1950-ben 114 millió rubelt, az idén már 155 millió rubelt forditottak erre a célra.

Ugyancsak mind nagyobb összeggel járul hozzá az állam a vasutaslakások épitéséhez. 1953-ban ilyen célra másfélmilliárd rubelt forditottak, s ez 672 millió rubellel haladja meg az 1951. évi lakóházépitkezési beruházásokat. A vasúti dolgozók számára a legutóbbi három év alatt több mint 2.1 millió négyzetméter lakásteret épitettek be. Ezenkivül több mint 20 eze vasutas épitett állami hitelből saját házat. Három és félezer házat adtak el kedvezményes feltételek mellett mozdonyvezetőknek.

A vasutasok a párt és a kormány gondoskodására uj munkaeredményekkel válaszolnak. A vasutasok, a proletár internacionalizmus alapelveihez hüen, nagyra értékelik a baráti kapcsolatokat a külföldi vasutasokkal. Azt kivánjuk önöknek, kedves barátaink, hogy újabb sikereket érjenek el munkájukban, a tartós békéért folyó harcban.

Éljen a magyar és a szovjet vasutas dolgozók megbonthatatlan testvéri barátsága és együttműködése!

SPANYOLORSZÁG

Beomlott egy vasúti híd Dél-Spanyolországban

Madridi jelentés beszámol arról, hogy Dél-Spanyolországban egy vasúti híd a rajta áthaladó tehervonat súlya alatt beomlott. A tehervonathoz személykocsik is voltak csatolva, amelyeken vasúti munkások utaztak. A szerencsétlenségnél 13 ember vesztette életét.

Német övezetközi vonatok



Németország nyugati és keleti része közötti nemrégiben megállapodást kötöttek az övezetközi vonatok rendszeres forgalmára. A szerelvényeken hálókocsik és étkezőkocsik is vannak. Az utasok a lakóhelyükön érvényes pénzzel fizetik az ételek és italok árát. Képünkön az oebisfeldi (NDK) vasútállomás dolgozói virágot adnak át az első Nyugat-Németországból érkezett vonat mozdonyvezetőjének és fütőjének.

Munkás-paraszt találkozón a Landler Művekben



A találkozó résztvevőinek egy csoportja (Kovács G. felvétele)

Régi, kedves ismerősök — nem: barátok, munkatársak — találkoztak csütörtökön délután a *Landler Jenő Járműjavító* zsufolt kultúrotthonában. A hajdúszoboszlói gépállomás dolgozói, községbeli dolgozó parasztok jöttek fel Budapestre, hogy az alkotmány napjának előestéjén, a munkás-paraszt találkozó alkalmából együtt ünnepeljék a Landler Művek dolgozóival az élüzemavatást.

Három ünnepi alkalom találkozása tette felejthetetlenné ezeket a délutánból reggelbe nyúló órákat az üzem dolgozói és a parasztküldöttek számára egyaránt. A gépállomás dolgozói, akik a tavaszi gépjavítási munkáknál heteken keresztül együtt dolgoztak a Landler gépjavító brigádjával, most boldogan éljeneztek, amikor segítőtársaik valamelyike átvette a jutalmat, lelkesen megtapsolták a kultúrgárda gazdag, nagyszerűen sikerült műsorát. A kultúrcsoport tagjai között is nem egy ismerőst fedeztek fel, mert az üzem nemcsak műszaki segítséget adott, hanem kultúrát, szórakozást is vitt a hajdúszoboszlói, hajdúsámsoni dolgozó parasztok közé.

— Ha rajtunk múlott volna — súgta az ünnepség alatt *Móré Lajos*, a gépállomás brigádvezetője szomszédjának, *Németh János* kocsilakatosnak — bizony már régen kitüntettük volna a Landlert az élüzem címmel. Nagyon jól dolgoztak nálunk, a vasutasbrigád — ahogyan mi neveztük *Rusz István* elvtárs lakatosbrigádját — segítsége nélkül nem tudtuk volna időben elkezdeni a tavaszi munkát, nem teljesíthettük volna 140 százalékra talajművelési tervünket, nem ment volna a cséplés sem olyan ütemben, mint így. De nekünk sem kell szégyenkeznünk: időre végeztünk a csépléssel, nem volt üzemzavarunk, a tsz-ek, az egyénileg dolgozó parasztok jól teljesítették beadásukat, azóta már bizonyan szoboszlói búzából is sütnek a pesti pékek...

Németh elvtárs úgy válaszolt az elismerésre, hogy szólásra jelentkezett és a kocsiosztály nevében felajánlotta: *a harmadik negyedévben terven felül 15 teherkocsi raksúlyemelését és ötven kocsi fővizsgáját végzik el.* Nyomban utána *Kádár István* elvtárs emelkedett fel a terem másik végében és a mozdonyosztály dolgozóinak vállalását jelentette be: *két darab 424-es sorozatú mozdony főjavítását végzik el terven felül.*

— *De azért, úgye elvtársak, marad időtök a mi számunkra is?* — kérdezte mosolyogva, de azért egy kis aggodalommal *Rátz István* kombájnvezető.

— *Amikor csak szükség lesz ránk, újra ott leszünk* — siettek a megnyugtató válasszal a Landler dolgozói. S az ígéretet azután a fehér asztal mellett is megpecsételték, sűrűn és vidáman koccantak az öblös sörös és a karcsú fröccsös poharak, a nagyteremben reggelig szólt a zene, kavargott a táncolók színes forgataga.

A Landler Művek dolgozói s a dolgozó parasztság küldöttei éppen úgy, mint a munkában, most a szórakozás vidámságában is megerősítették szövetségüket.

Az éber, figyelmes szolgálat jutalma

Kedden délelőtt Bebrits Lajos elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter magas pénzjutalmat adott át két vasutas dolgozónak, akik éber, figyelmes szolgálatukkal, gyors elhatározásukkal súlyosnak ígérkező balesetet hárítottak el.

Július 11-én a 7142. számú személyvonat Veszprémből Alsóőrs felé haladt. Szentkirályszabadja és Balatonalmádi-Öreghegy között 13 perc a vonat menetideje, ezen a napon ezt az utat 9 perc alatt tette meg a vonat. *Furuglás Ferenc* szolgálattevő azonnal felismerte a veszélyt: a 20 ezrelékes lejtőben nem működik a személyvonat fékje! Látta, hogy a vonat megállás nélkül keresztülrobog az állomáson. Furuglás elvtárs nem habozott: telefonon figyelmeztette a káptalanfüredi szolgálati helyet a közelgő veszélyre. *Marton Ernő* vezető váltóőr Káptalanfüreden a csonka vágányba vezető váltót az utolsó pillanatban a fővonalra állította át, a rohanó személyvonat kifutott a fővonalra. Az alsóőrsi állomás forgalmi személyzete is idejében szabadvágányt biztosított. Az ott tartózkodó budapesti személyvonatot nem indították el, hogy esetleg Alsóőrsről is szabad kifutást biztosíthassanak a nagy lendülettől még mindig robogó személyvonatnak.

Ezeknek a vasutasoknak figyelmes, éber szolgálattétele emberéleteket és a népvagyon milliós értékeit mentette meg. Most, a nagy őszi forgalom lebonyolítása előtt ez a példa is figyelmes, odaadó szolgálatra inti vasutasainkat!

A miniszter elvtárs a párt és kormány nevében megköszönte a példamutató cselekedetet és Furuglás Ferencet 3000, Marton Ernőt 2500 forint pénzjutalommal jutalmazta. Rajtuk kívül *Bokor Istvánt*, Alsóőrs állomásfőnökét „kiváló vasutas" jelvénnyel tüntették ki.

A baráti országok vasutainak menetrendi konferenciája befejezte megbeszéléseit

Röviden már jelentettük, hogy Magyarországon tartották a baráti országok vasutainak menetrendi konferenciáját. A Balatonföldváron megrendezett tanácskozásokon *Vermessi Sándor* elvtárs, MÁV igazgató, a magyar delegáció vezetője elnökölt.

A konferencia összeállította az 1955—1956. évi személyvonati menetrendet, melynek jelentős változása, hogy Moszkva—Berlin, Moszkva—Varsó, Moszkva—Prága, Moszkva—Budapest viszonylatban naponként közlekedik hálókocsi.

Új összeköttetés létesítését határozták el Berlin—Prága—Budapest viszonylatban. A komáromi híd felépítése után ez a vonat Komáromban kap csatlakozást az Arlberg-Orient expresszhez.

Közvetlen kocsiösszeköttetést állítottak be Moszkva—Peking és Peking—Phenjan között, végül általános határozatot hoztak a kulturált utazás színvonalának emelésére.

•

A konferencián résztvevő kínai küldöttek, akiknek *Mi-Jun* elvtárs, a Kínai Népköztársaság vasútügyi minisztériuma nemzetközi főigazgatóságának főnöke volt a vezetője, meghosszabbították magyarországi tartózkodásukat, hogy látogatásokat tegyenek különböző vasúti szolgálati helyeken és megismerjék hazánkat. A kínai elvtársak megtekintették Budapest-Ferencváros, Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati-pályaudvart, Miskolc állomást, majd *hosszan tanulmányozták a budapesti igazgatóság menetirányító szolgálatát.* Mi-Jun elvtárs elmondotta, hogy náluk még nincs menetirányítás, *most készülnek bevezetésére és megszervezésénél felhasználják a budapesti igazgatóságon szerzett tapasztalatokat.*

A Ganz Vagongyárban egy motorkocsi szerelvényt tekintettek meg, különböző üdülőket kerestek fel, ahol elbeszélgettek az ott pihenő vasutas dolgozókkal.

A kínai elvtársak főleg igazgatási- és szervezési kérdésekben adtak hasznos felvilágosításokat vezetőinknek.

Miért megy nehezen a kocsik kirakása

Nem kellemes az, amikor az ember akaratlanul vita előidézőjévé válik. Még akkor sem, amikor ez a vita élessége mellett hasznos is. Pedig ilyesmi történt a ferencvárosi gőzmalom igazgatói szobájában. Egyszerűen megfogalmazott kérdésünk, amely a vitát elindította, Juhász elvtárs, a malom igazgatója és Sokhegyi elvtárs, Budapest-Dunapart teherpályaudvar kereskedelmi főnökhelyettese között, így hangzott:

— Miért megy nehezen a kocsik kirakása?

Mi, a vita hallgatói nem vállalkozhatunk arra, hogy visszaadjuk a pergő párbeszédet, csak a leszűrt lényeget, a két véleményt rögzítjük:

A VASÚT MEGBIZOTTJA:

— Állomásunkhoz két nagy malom tartozik, a *Gizella* és a *ferencvárosi*. A Gizellában gyorsan, jól megy a kocsik kirakása, egy-egy kocsi rakodási ideje átlag fél óra, míg a ferencvárosiban két óra. A tegnap este 20 órakor leadott kocsikat például csak ma délelőtt 11 órakor kaptuk visszaa a ferencvárosi malomtól. A malom rakodási ideje a tavalyi gabonaszállításoknál is rossz volt, az idén azonban még rosszabb. A mi állomásunkon pedig — különösen most, a gabonaszállítás időszakában — a kocsifordulóidő szempontjából a malmok a döntőek.

— Nemrégiben tartottuk a szokásos évi munkaértekezletet a malmok és a malomipar képviselőivel s azóta bizonyos javulás mutatkozik, de még mindig nem csökkent lényegesen a rakodási idő. Igaz, meg kell mondani, hogy néha a vasút is problémák elé állítja a malmot, mint például legutóbb augusztus 16-án, amikor egyszerre érkezett Sztálinvárosból három olyan szállítmány, amelyet ott a Terményforgalmi Vállalat három egymást követő napon adott fel. A torlódások elkerüléséért tehát a vasútnak is egyenletesebben, pontosabban kell szállítani.

A MALOM MEGBIZOTTJA:

— A legfőbb baj: a munkaerőhiány és a malom szűk vágányhelyzete. Egyszerre hat kocsinál többet nem tudunk a rakodóhelyre állítani. De ugyanilyen nagy baj, hogy rendszertelen a kocsik érkezése, van úgy, hogy egyszerre 25 is érkezik, azután három napig egy sem. A vasúti szállítás hibája, hogy sokszor ugyanannyi ideig tart egy szállítmány útja Csepeltől, mint Törökszentmiklósról. Persze, a vasút azt akarja, hogyha beállít húsz kocsit, azt is azonnal rakjuk ki. Mi azt szeretnénk, ha úgy állítaná be a kocsikat, ahogyan nekünk, a mi kapacitásunkhoz szükséges. Ez az a pont, ahol nem tudunk közös nevezőre jutni. Ettől függetlenül, mi is mindent megteszünk, hogy gyorsabban menjen a kirakás. Ennek érdekében harmadik éjszakai műszakot is állítottunk be. A gyorsabb kirakás nekünk is érdekünk, hiszen igen nagy összegeket fizetünk kocsiálláspénz címén. Az egyetlen megoldás az lenne, ha a vasúttal közösen sikerülne kiharcolnunk, hogy az állomáson elosztó-kirendeltséget állítson fel a Terményforgalmi Vállalat, amely a malmok, raktárak pillanatnyi adottságai szerint a helyszínen intézné a gabonaszállítmányok irányítását.

A vitában kialakult két véleményhez annyit fűzhetünk hozzá, hogy sürgősen és alaposan meg kell beszélni a hiányosságokat a két fél, a vasút és a malom között, mégpedig nem négy-, esetleg hatszemközt, hanem a dolgozókkal együtt. A komplex-brigád munkájába is több életet kell vinni, mert a vita alatt az volt az érzésünk, hogy a komplex-brigádmunka is csupán Sokhegyi és Liszkai elvtársnak, a malom szállítási megbízottjának a „magánügye". Márpedig — s ebben a vitázó felek mindvégig egy állásponton voltak — a több kocsi, a gyors, gazdaságos szállítás a vasútnak, a szállítófélnek egyaránt fontos. Különösen, amikor népünk kenyeréről van szó, s amikor már itt van az őszi forgalom ideje.

Új biztosítóberendezés a budapesti körvasúton

Az idei őszi forgalom lebonyolítását új műszaki berendezések segítik. Új biztosítóberendezések teszik lehetővé, hogy a vonatok a kettős vágányú pályákon az úgynevezett *„helytelen"* vágányon is biztonságosan közlekedhessenek. Az ilyen biztosítóberendezés segítségével megkettőzik a vasútvonalak átbocsátóképességét.

Legutóbb a budapesti körvasút Rákosrendezőtől Rákosszentmihálylg terjedő szakaszán építettek ilyen berendezést. A közel négy hónapig tartó munkát terven felül végezték el a budapesti igazgatóság és a Távközlő és Biztosítóberendezési Szerelésvezetőség dolgozói.

A szovjet vasutasok életéből



A hatalmas szovjet hazában is megindult az őszi forgalom. Megrakott szerelvények tízezrei hordják a szovjet föld gazdag kincseit, a gyárak dolgozóinak küldeményeit az ország legtávolabbi vidékeire.



A növekvő forgalom lebonyolításához felmérhetetlen segítséget nyujtanak a különböző munkamozgalmak. Képünk V. G Blazsenov Sztálin-díjas szovjet mozdonyvezető munkatapasztalatainak több nyelvre lefordított brosúráit mutatja be. Közöttük — fent a második — magyar kiadvány és arról szól, hogyan gyorsította meg Blazsenov elvtárs a mozdonyfordulót. A szovjet vasutasok élenjáró mozgalmainak alkalmazása hazánkban is nagy segítséget nyujt az őszi forgalom sikeres lebonyolításához.



A moszkvai vasúti technikumban új vasutas nemzedék nevelése folyik. Képünkön: a távírdai jelfogó szerkezetét magyarázza D. Birokov előadó a technikum leánynövendékeinek.



A fárasztó munka után pihenést, tanulást nyujtanak a vasutas kultúrpalotái, klubok. Itt rendszeresen felolvasásokat, műsoros esteket, kiállításokat tartanak. Képünkön a harkovi vasutas kultúrpalota egyik kistermét látjuk, ahol irodalmi és művészeti előadássorozatokat tartanak.



A szovjet vasutasok szebbnél-szebb környezetben töltik a szabadságukat. Messzi földön is hiresek a vasutasok csodálatos szépségű üdülői. Képünkön a szocsi „Tizéves Október" elnevezésű szanatóriumot látjuk, pihenő vasutasokkal.

(Press Fotóágentszivo felvételei).

Hetvenéves fennállását ünnepelte a Keleti-pályaudvar



A jubileumi ünnepségen a pályaudvar több dolgozóia jutalomban részesült. Képünkön: Németh József elvtárs. vezérigazgatóhelyettes, átnyujtja a jutalmat Kiss I. József elvtárs, vezető főmunkamester, váltókezelőnek, aki 33 éve pontosan, baleseimentesen látja el szolgálatát.

(Kovács Géza felv.)

A Keleti-pályaudvar kultúrtermében jubileumi ünnepségre gyűltek össze a vasutas dolgozók. Hetvenéves a Keleti-pályaudvar. Hetven év telt el azóta, hogy 1884 augusztus 16-án elindult az első személyvonat a „központi pályaudvar indóházi csarnokából" Kelenföld—Komárom felé. Németh József elvtárs, MÁV vezérigazgatóhelyettes ünnepi beszédében méltatta a Keleti-pályaudvar történetét.

— Tizenegyévi parlamenti vita előzte meg az új budapesti pályaudvar felépítését. A Keleti-pályaudvart akkor „központi"-pályaudvarnak nevezték, pedig abban az időben még távolról sem volt „központi" fekvésű az állomás. A Nyugati-pályaudvar a becsatlakozó váci vasútvonallal együtt osztrák érdekeltség volt. Ebben az időben a Magyar Államvasutaknak csak egy állomása volt Pesten, a Losonci-állomás — a mai Józsefvárosi pályaudvar. Az olasz reneszánsz stílusban felépített Keleti-pályaudvar ellen akkoriban csak egy panasz volt: *messze van a városiól.* Budapest gyorsütemű fejlődésére jellemző, hogy ma a Keleti-pályaudvar a város szívében fekszik.

A Keleti-pályaudvar a legjobb magyar építőművészek tervei alapján épült. A Kerepesi-út és a Thökölv-út között elterülő mocsaras, ingoványos talajon cölöp-alépítményre építették. A pályaudvaron még fellelhetők azok a cölöpök, amelyeket hat van évvel ezelőtt építettek a falakba. A pályaudvar vasszerkezetét *Feketeházi János* európahírű tervező, az épületet *Roklitz Gyula* építészmérnök tervei alapján építették A hatalmas előcsarnokok mennyezetét *Lotz Károly* örökbecsű freskói díszítik. A freskók a háború során súlyosan megsérültek, restaurálásukat nemsokára megkezdik.

A pályaudvar érdekessége, hogy itt állították fel az első villanyfejlesztő telepet. A városban még gázvilágítás volt, amikor a Keleti-pályaudvar saját telepén már 70 izlámpának termelt áramot.

A pályaudvar fejlődését tükrözi például a következő kis számadat: az 1800-as években naponta 2—3000, ma több mint 120.000 utas fordul meg az állomáson.

Hosszú oldalakat írhatnánk a pályaudvar vasutasainak hős multjáról. Egyemberként résztvettek az állomás dolgozói az 1904. évi általános vasutassztrájkban, 1918 június 26-án Landler Jenő vezetésével léptek általános sztrájkba a keleti-pályaudvari vasutasok. Ezt a sztrájkot azért kezdték, mert a szomszédos MÁVAG-gyár katonai parancsnoka a munkások közé lövetett. 1919-ben a dicsőséges Tanácsköztársaság idején a Keleti-pályaudvar vasutasai tömegesen jelentkeztek a *„Vörösvasút"*-ezredbe. A Horthy-fasizmus éveiben a munkásmozgalomban részvevő vasutasokat elbocsátották, nyugdíjigényüktől megfosztották.

1934-ben, a pályaudvar fennállásának ötvenedik jubileumán Horthyék nem engedélyezték az ünnepséget. Féltek a vasutasoktól. 1944-ben hatvanéves volt a Keleti-pályaudvar. Ekkor a német megszállás miatt szóba sem jöhetett az ünnepség.

Most, a hetvenedik évforduló már szabad emberként ünneplik a keletipályaudvari vasutasok. A pályaudvar fennállásának hetvenedik évfordulóján a MÁV vezérigazgatósága jutalomban részesített tíz vasutas dolgozót, akik hosszú évtizedek óta teljesítenek szolgálatot a Keleti-pályaudvaron.

Egészségügyi és munkavédelmi kiállítás az Északi Járműjavitóban

Nem elég csupán a betegeket gyógyitani — az egészséges embert is védeni kell a betegségtől! Korszerű egészségügyünk ilyen célkitűzésének jegyében nyílt meg az *Északi Járműjavító ÜV.* kultúrotthonában a szakszervezet egészségügyi és munkavédelmi kiállítása. *Gróf József* elvtárs, a szakszervezet titkára megnyitó beszédében utalt arra, hogy államunk évről évre emeli a társadalombiztosításra fordított költségeket. Jelentősen emelte a vasút egészségügyi, munkavédelmi és üdültetési beruházási költségeit is. Felhívta a vasutas dolgozók, a szakszervezeti aktívák figyelmét arra, hogy őrködjenek a munka- és egészségvédelmi intézkedések betartása felett, végezzenek széleskörű felvilágosító munkát, mert az egészségvédelem összefügg az őszi forgalmi feladatok sikeres megoldásával.



A vasutas dolgozók érdeklődéssel nézik a kiállítás tanulságos, szemléltető tábláit.

(Kovács Géza felv.)

A hatalmas teremben elhelyezett kiállítás jól áttekinthető csoportosításban, igen változatos szemléltető eszközökkel tárja a látogató elé mondanivalóit. A székesfehérvári napfényes, egészséges vasutas lakóház fényképe mellett a multra emlékeztet az egykori Valéria-telep nyomora. A poros utcán játszó gyermekeket ábrázoló kép mellett a jelent hirdetik a kívül-belül barátságos napközi otthonok, a gyermeküdülők. De nem is lehet ilyen részletesen végigmenni a változatosan gazdag kiállítás egész anyagán, csak mutatóba ragadhatunk ki néhányat. Az egyes betegségek felismerését megkönnyítő viaszfigurák, a védőruhák és eszközök, a nehéz testi munkát felváltó gépek, a korszerű üzemi konyhák, étkezdék, mosdók, a helyes munkamódszerek bemutatása mellett arra is kiterjedt a kiállítás rendezőinek figyelme, hogy a különböző vitaminok hatását szemléltetően felsorakoztassák. Ujszerűen ötletes az a kivilágítható táblázat, amely 16 képkockában, 16 munkafolyamaton mutatja be a baleset elleni védekezést.

A kiállítás anyaga előreláthatólag négy hétig marad az Északi Járműjavítóban, utána a nagyobb vidéki szolgálati helyekre, csomópontokra viszik.

Vasutasok az árvízkárosultakért

Elvonult a romboló ár, elmúlt a veszély, de nem szüntek meg az árvízkárosultak gondjai. A segíteniakarás él a vasutasok szívében. Fűti őket az ujjáépítés vágya és mozgósítja őket az együvétartozás érzése.

A vasutas feleségek is kitárták szívüket és ideiglenesen hontalanná vált gyermekeket fogadtak magukhoz. A gyöngyösi Váltó- és Kitérőgyár ÜV dolgozói például az első percben vállalták tíz gyermek ellátását. A nyíregyházi fűtőházban dolgozó *Morvai Viktor, Horváth Lajos* és *Nagyváti Pál* szeretettel gondoz ilyen kis vendégeket. A debreceni állomáson *Szilágyi András* váltóőr két gyermeket. *Juhász István* vonatvezető és *Nyers Lászlóné* jegyvizsgáló Pécsbánya-rendezön egy-egy gyermeket lát szívesen. A szerető gondoskodásnak se szeri, se száma. Az árvízkárosultak megsegítésére indított országos gyüjtésben a vasutasok dicséretesen kivették részüket. A fűtőházak, állomások, műhelyek, a vasúti főosztály s a többi hivatalok dolgozóinak forintjai bizonyítékai a testvéri együttérzésnek. Győr és Komárom vasutasai árvízokozta lemaradásukat már a vasutasnapig behozták. A felajánlások ezreit tették vasutasaink, hogy a népgazdaságot ért kár minél gyorsabban segítsenek helyrehozni.

A veszélyeztetett területek lakossága értékeli a vasutas dolgozók segítségét. A hatvani pályafenntartási dolgozóknak az árvíz elhárításában kifejtett munkáját sohasem fogja elfelejteni a veszélyeztetett helyek lakossága. A szegedi és a pécsi igazgatóság területének vasutasai olyan hősies helytállást tanusítottak a honvédséggel és más üzemek dolgozóival vállvetve, hogy méltán lehetünk büszkék rájuk. De ezt bizonyítja az a levél is, amelyet *Bölcske* község tanácsa és a megyei árvízvédelmi bizottság küldött annak a 760 pécsi és környékbeli vasutasnak, akik önfeláldozó munkájukkal elhárították a községet fenyegető veszélyt.

A levél egyik része így szólt: *„A vasutas dolgozók az árvízveszély kezdetétől annak elmultáig éjjel-nappal megfeszitett erővel dolgoztak, sokszor életveszélyben, hogy megmentsenek az árviztől 25.000 hold termőföldet. Kiváló munkájukért a megyei árvízvédelmi bizottság zászlóval ajándékozta meg a vasutasokat. Az elismerés minden vasutas jó munkáját dicséri".*

Hasonló levéllel büszkélkedhetnek a szegedi igazgatóság dolgozói, de sok más helyen is azok a vasutasok, akik áldozatkészségükkel ismét bizonyították a nép és a haza iránti szeretetüket.

Lokomotív-sportolók a szakszervezetek országos sportünnepélyén

Mintha a nap is ünnepelni készült volna pénteken reggel: teljes fényével köszöntötte a magyar nép nagy ünnepét, augusztus 20-át, alkotmányunk napját.

Már a koradélelőtti órákban tömött sorokban haladt sportoló, nézö egyaránt a Népstadion felé, hogy résztvehessen a szakszervezetek országos sportünnepélyén, mellyel a sport köszönteni kívánta a nagy ünnepet.

A szakszervezeti sportegyesületek zászlaja alatt többezer sportoló fiatal vonult fel a stadion smaragdzöld gyepszőnyegére. Közöttük a Lokomotív SE képviselői is.

Dübörgő taps köszöntötte a látványos felvonulást. Hamarosan megkezdődött a sportműsor. Uj színek, új képek színes forgataga kavargott a pályán. Ritmikus torna, tréfás váltó, gúlagyakorlatok, póznamászás, szertorna, talajtorna és még ki tudja feljegyezni, hennyi újszerű sportág szerepelt az ünnepi műsor keretében.

A nagyszerűen sikerült sportünnepélyt komoly munka előzte meg. Heteken át gyakoroltak a kiszemelt részvevök, hogy tudásuk legjavát adhassák alkotmányunk ünnepén.

Derék munkát végeztek a Lokomotív SE vezetői és szervezői is azzal, hogy igen nagy létszámmal emelték a sportünnepély sikerét. Külön dicséret illeti azt a 120 vasutas „kendős" sportolót és 10 tornászt, akik az ünnepség egyik legnagyobb sikeréhez járultak hozzá méltóan.

HETI Lokomotiv SPORTEREDMÉNYEK

— **A csehszlovák labdarúgó vasutas válogatott** legutóbb Szombathelyen mérkőzött a Szombathelyi Lokomotív csapatával. A magyar csapat 5000 néző előtt 3:2 (1:1) arányban legyőzte a vendégeket. A gólokat Dombai, Bencsics, Tarr (11-esből), illetve Krecsmar és Sequens szerezte. A csehszlovák vasutas sportolók ezzel a mérkőzésükkel befejezték magyarországi portyájukat.

— **Az ezévi atletikai Európabajnokságot** augusztus 25 és 29 között Bernben (Svájc) rendezik meg. A magyar válogatott 43 versenyzövel utazott ki a bajnokság színhelyére. A magyar színek képviselői között négy Lokomotív sportoló is van. Férfiak: Csermák (kalapács), Solymosi (400 méter sík és 4x400 méter váltó), Lippai (400 méter gát). Nő: Kazi (800 méter sík).

HIREK

Kitüntetések

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa az alkotmány ünnepe és a munkás-paraszt találkozó alkalmából a gépállomások és termelőszövetkezetek patronálásában végzett kiváló munkájuk elismeréséül a közlekedés- és postaügyi minisztérium területén a „Munka Érdemérem" kitüntetést adományozta *Bódi Andrásnak, Kovács VII. Józsefnek, Schmotzer Jánosnak, Parajdi Bertalannak, Nagy Jánosnak, Holdas Ferencnek, Surmann Imrének, Schmidhoffer Jenőnek, Lintner Pálnak, Szabó Gyulának, Saári Pálnak, Hományi Mártonnak, Roszkos Jánosnak, Csukonyi Gábornak, Lévárdi Laszlónak és Maucska Ottónak.*

*

A Koreai Népi Demokratikus Köztársaság legfelsö nemzetgyülése elnöksége Korea felszabadításának kilencedik évfordulója alkalmából, a magyar és a koreai nep közötti baráti kapcsolatok elmélyítése érdekében kifejtett eredményes munkájuk elismerése jeléül közéletünk számos személyiségét tüntette ki. A kitüntetettek között van *Lőcsei János* elvtárs, Kossuth-díjas mozdonyvezető is, aki a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság I. osztályú Kormányrendjét kapta.

— **Több mint háromszorosára emelték** a vizhozamot a zalaegerszegi és a lökösházi vizállomás artézikútjánál id. Kassai Dénes, a I/7 A. dolgozója újításának alkalmazásával.

— *EGY TRAKTOR NAGYJAVITÁSÁT végezte el a taktaharkányi gépállomás részére a Miskolci Járműjavító ÜV üzemfenntartó osztálya. A vontatógépet a napokban átadták rendeltetésének.*

— **Befejezte ezévi tervét** Madarász Pál esztergályos, a Miskolci Járműjavító ÜV dolgozója.

— HAVI 10—15 SZÁZALÉKOS SZÉNMEGTAKARITÁST ÉR EL Spisák András nyiregyházi mozdonyvezető, aki az év eleje óta tartja a sztahanovista szintet. Spisák elvtárs az idő alatt mozdonya javítási költségeit közel felére csökkentette.

— *A VASUTAS FIATALOK BÉKETALÁLKOZÓJÁT húsz termelőszövetkezeti parasztfiatal részvételével rendezik meg Szegeden. A béketalálkozón 300 ifjúmunkás vesz részt. A szegedi Felépitményi Vasanyagjavító ÜV. fiataljai négynapos műszakot tartanak a találkozó tiszteletére.*

„Érdemes vasutasok"

Kiss Aladár műszaki főfelügyelő, Erdei József műszaki főellenör, Mináry József műszaki főtanácsos, Hegyesi József főintéző, Szőcs István műszaki főellenőr, Kozari József műszaki főtanácsos, Bogdán György műszaki főellenőr, Serfőző Dénesintéző, Völgyi Károly műszaki főfelügyelő, Szűcs Lajos intéző, Pusztai Gyula műszaki főfelügyelő, Palzs András intéző, Szabados Dezső műszaki tanácsos, Szakácsi Károly felügyelő, dr. Varga István műszaki főtanácsos, Pelcz József műszaki főtanácsos, Vass Ede műszaki tanácsos, Magyar János vezető főellenőr, Jávor Nándor műszaki főtanácsos, Király Ferenc vezető szakmester, Szatmári Ferenc műszaki főtanácsos, Szentesi Imre vezető szakmester, Martinek István műszaki tanácsos, Ötrok László műszaki főtanácsos, Lovrek Ferenc főfelügyelő, Dénes István műszaki ellenőr, Bede János műszaki főfelügyelő, Pásztori János mozdonyfelvigyázó, Wacker Ferenc tanácsos, Benda Pál főfelügyelő, Csoboth Károly műszaki főtanácsos, Zsiga Imre főmozdonyvezető, Horváth Károly műszaki intéző, Bite Vince műszaki felügyelő, Somogyi Tibor fütő, Kiss Sándor műszaki ellenőr, Somlai László vezető főellenőr, Gyimesi Ernő vezető főellenőr, Réti István főmunkamester, Turcsik II. János k.munkás, Bács István felügyelő, dr. Tóthfalusi István felügyelő, Tóth György főintéző, Tamás Géza felügyelő, Meskó Béla felügyelő, Tóth Ferenc felügyelő, Budai András főintéző, Mészáros Ferenc kocsimester Pápa Jenő főintéző, Tóth János főkalauz, Tihanyi Gábor kocsirendező, Schmidt Károly felügyelő, Pánczél Ferenc főfelügyelő Kocsis Rudolf főfelügyelő, Schmidt Béla szakács, Holl ósi Ferenc főintéző, Nagy József felügyelő, Stadler Lajos főintéző, Bíró Ödön vezető titkár, Csaba Lajos főintéző, Ujj György munkamester, Jancsi Ferenc főmunkavezető, Mányik András ellenőr, Vincze Lajos intéző, Fogarasi József felügyelő, Németh Lajos munkamester, Teller Sándor főintéző, Szabó Gyula kalauz, Csillag István váltókezelő, Rábai Mihály munkamester, Török János főmérnök, Urbán Sándor vezetőtitkár, Köves János főellenőr, Köteles Sándor műszaki főintéző. Vince Pál blokkmester, Rentka Árpád főintéző, Tóth József vezető blokkmester, Gál Lajos műszaki főintéző, Andrássy Jenő felügyelő, Horváth Lajos felügyelő, Solt József felügyelő, Erdélyi János főintéző, Vandor Ferenc felügyelő, Csomos Ferenc műszaki ellenőr, Berta Antal ellenőr, Sármány Béla vezető blokkmester, Kiss Imre főfelügyelő, Aradi József műszaki felügyelő, Németh Alajos műszaki tanácsos, Gyenge Károly műszaki felügyelő Kádár Imre műszaki tanácsos, Szegedi Mihály intéző, Bujna Kálmán főintéző, Pusztai Ferencné intéző, Draskovits Rudolf felügyelő, Nagy Antal ellenőr, dr. Póta László tanácsos, Dobosi Ferenc vezető főellenőr, Hidvégi István főfelügyelő, dr. Lengyel Géza igazgatóhelyettes, Pártai Ödön felügyelő, Kósa Pál főfelügyelő, Csalka István főfelügyelő, Király Zsigmond főintéző, Erdész János műszaki főtanácsos, Radics János műszaki főtiszt, özv Dévai Gyuláné főintéző, Halász András fogalmazó, Pintér Györgyné főintéző, Lőrincz István intéző, Sipos Szilárd intéző, dr. Lantos Géza intéző, Kovács István ellenőr, Sasvári János felügyelő, Harmati István főintéző, id. Iványi Árpád felügyelő, Moldoványi Ferenc felügyelő, Greschl Jenő főfelügyelő, Zentai Béla főintéző, Illés József főfelügyelő, Nagy Béla főfelügyelő, Dömötör Dezső főmunkamester, dr Perkovátz Bódog segédtitkár.

SZAKSZERVEZETI KÖNYVEK

A munkavédelem és a biztonságtechnika propagandája

A brosúra rendkívül sok útmutatást ad a munkavédelmi aktivisták munkájához. Sorra veszi a munkavédelmi propaganda és agitáció változatos eszközeit. Például: falujságcikkek, villámok, plakátok, hirdetmények, fényképes újságok, diagramok, diafilmek és filmek, kiállítások, könyvek és dokumentációs anyagok, előadások, értekezletek, üzemi rádiók, oktatószoba, stb. Valamennyi eszköz felhasználásának módját, alkalmazási lehetőségeit megismerteti és így valóban gazdag gyakorlati tapasztalatokkal segíti a társadalmi munkavédelmi felügyelők tevékenységét.

(Népszava kiadás)

Jonescu-Sold-Florea: Szakszervezeti taggyülések szervezése

A három fejezetből álló brosúra részletesen foglalkozik a taggyülések szervezésének módjával. A bevezető arról szól, hogy a taggyülés a szakszervezeti demokrácia fontos megnyilvánulása. Fejleszti a szakszervezeti tagok öntudatát, segíti a vezetőket kapcsolataik megerősítésében a tömegekkel hozzájárul, hogy a dolgozók javaslataira, tapasztalataira, észrevételeire támaszkodhassanak. Példákat közöl az e téren mutatkozó hibákról. Az anyag ismerteti azokat az eszközöket, amelyek segítségével biztosítható a taggyülések sikere, kitér arra, hogy milyen legyen az üzemi bizottság beszámolója a taggyüléseken. Módszereket ismertet, hogyan kell harcolni a határozatok teljesítésének végrehajtásáért.

(Népszava kiadás)

Szabó: Egyeztető bizottságok működése

A brosura az egyeztető bizottságok tájékoztatására szolgál. Célja egyrészt az egyeztető bizottságok eddigi munkája tapasztalatainak leszűrése és összefoglalása, másrészt feladataik megmutatása a Munka Törvénykönyve módositása alapján. Aktivistáinknak nagy segítséget nyujt olyan fontos ügyekben, mint a munkaügyi viták, fegyelmi ügyek s az ellárás helyes viteléhez és a határozatok végrehajtásának ellenőrzéséhez.

(Népszava kiadás)

SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Lapfulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztalin-út 93 sz. — Telefon: 228—995 428—317 428—332 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 35. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 AUGUSZTUS 28.



Dolgozóink minőségi munkával iparkodnak magas teljesítményt elérni. Szabados Sándor elvtárs, a Debreceni Járműjavító ÜV sztahanovista kerékabroncs-esztergályosa ilyen célkitűzés mellett is 164 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. (Kovács Géza felv.)

Az utasítások megszegése nagy károkat okoz

A vasútüzem veszélyes jellege legjobban a forgalmi szolgálat terén mutatkozik meg. A balesetmentes szolgálat biztosítása éppen ezért alapos felkészülést kíván a végrehajtó szolgálat valamennyi dolgozójától. A figyelmetlen, utasításellenes munka mindenkor megbosszulja magát.

A forgalomnál nemcsak akkor keletkezhetnek károk, ha kocsik siklanak ki, törnek összse, ha foglalt vágányra járatnak vonatokat. Nem csupán a kíméletlen tolatás miatt bekövetkező kocsimegfutamodás idéz elő jóvátehetetlen hibát, hanem a tervszerűtlen, kapkodó munka, a szolgálati ágak közötti együttműködés hiánya is nagy károkat okozhat. A vonat- és kocsiácsorgás, a szállítmányok eltérelése, a gazdaságtalan vonatkihasználás természetesen nem vádolják azonnal és olyan mértékben a forgalmi dolgozókat, mint a balesetek, de emelik az önköltséget, drágítják a szállítást.

A végrehajtó szolgálat alkalmazottainak nem elegendő az utasításokat úgy megtanulni, hogy csak a törzsszabályokat ismerjék. Az utasítások és segédkönyvek tartalmát összefüggéseiben is tanulmányozni kell. Ezek szellemében kell a szolgálati idő minden percében tevékenykedni.

A vasútüzemi értekezlet határozatai minden vasutastól megkövetelik a tervszerű, utasításszerinti és a megszabott időnormákon belüli munkavégzést, a tudatos munka- és bérfegyelmet. Ezeknek a követelményeknek a biztosítása nemcsak a szolgálati főnökök, hanem valamennyi dolgozó elsőrendű kötelessége.

Az utasítások betartása mellett látnunk kell azt is, hogy a népgazdaság egészének a vasutas dolgozók munkája is szerves része. Azzal, ha a vasút olcsóbban és gyorsabban szállít, a gyárak, üzemek olcsobban tudnak termelni, elkerülik a munkakiesést — alacsonyabb lesz az önköltség. Az pedig tudvalevő, hogy csak az önköltség rendszeres csökkentése révén válik lehetővé az árak leszállítása, ami az életszínvonal emelésének fő módszere.

Gyakran hallani még ma is olyan *„bírálatokat"*, hogy az utasításokat nem lehet betartani, az utasításokban foglaltak csak fékezik a munka gyors végrehajtását. Ezt azok hangoztatják, akik maguk sem ismerik az utasítások felépítését, azokat a forgalmi és munkabiztonsági alapelveket, amelyeknek mellőzése okozza legtöbbször a károkat és baleseteket. Még ma is vannak olyanok, akik csak egy *„kicsit"* lazítanak az utasításon, s mert az első esetben nem történt baleset, a lazaságokat *„rendszerré"* hagyják válni — mindaddig, amíg a baj be nem következik.

Pestlőrinc-Kavicsbánya állomáson nemrégiben, egy máshol is gyakran előforduló, mulasztás történt: nem világították ki a vonat végét. Itt kezdődött a mulasztás és ezt követte több apró hasonló hiba. Következménye: az álló szerelvényre ráfutott egy másik vonat, kocsik rongálódtak meg és a mozdony hosszú időre szolgálatképtelenné vált.

Személyi sérülések, kocsirongálások és árukárok ma még gyakran előfordulnak. Ezek oka legtöbbször az utasítások megszegésében, a tolatószolgálatnál fontos munkavédelmi szabályok betartásának elmulasztásában, a tervszerűtlen, figyelmetlen, kapkodó és kellő összhangnélküli munkában keresendő. Hanza Ernőné Rákosrendező-állomás kocsifelírója figyelmetlenül járkált a vágányok között. A vasútnál dolgozók legelemibb szabályát sem tartotta be. A figyelmetlenség balesetet eredményezett: jobbkarját összeroncsolta a gurítódombról leszaladó kocsi.

Sokszor látni vonatvezetőket, akik jelzőeszköz nélkül vezetik a tolatást, tolatás közben nem együttesen alkalmazzák a látható és hallható jelzéseket. Az elvégzendő munkáról nem tájékoztatják kellően a tolatásban részvevőket, nem követelik meg mint tolatásvezetők a fékek kipróbálását, a segédeszközök kéznéltartását, nem figyelnek a kocsikon lévő bárcákra.

Az utóbbi időben elszaporodott kocsimegfutamodások okának vizsgálatánál mindenütt megtalálható az utasítás figyelmen kívül hagyása, a szervezetlenség és kapkodás. A tolatás megfelelő előkészítése természetesen nem kizárólag a tolatást ténylegesen végrehajtó és a tolatásvezető kötelessége. Komoly szerepe van ebben a forgalmi szolgálattevőnek, kocsimesternek és térfelvigyázónak is. A mulasztások legtöbbször önáluk kezdődnek, a tolatószemélyzetnél folytatódnak, a kárvallott pedig az egész népgazdaság.

Sok helyen találkozunk olyan dolgozókkal, akik nem ismerik munkaterületük elegytovábbítási rendjét, rosszul terveznek, elterelik az elegyeket. Ennek következménye is hozzájárult ahhoz, hogy ebben az évben a havi tervek teljesítése önköltség szempontjából kedvezőtlenebb volt a multévinél. Kevesebb kocsirakomány továbbításához több vonatra volt szükségünk.

Nem mehetünk el szó nélkül ezek mellett a jelenségek mellett, mert az utasítások megtanítanak bennünket a jó tervezésre, a munka folyamatosságának biztosítására és balesetmentes szolgálat végzésére.

Szép példáját mutatták annak, hogy hogyan kell a dolgozóknak, mint az ország gazdáinak a népvagyont védelmezni, Furuglás Ferenc forgalmi szolgálattevő és Marton Ernő vezető váltóőr, akik éberségükkel — mint ezt lapunk előző számában megírtuk — súlyos kimenetelű balesetet akadályoztak meg. Figyelmességük jutalma nem is maradt el. Példájuk lelkesítse a forgalmi dolgozókat felelősségteljes munkájuk során. Állandóan lebegjen szemük előtt, hogy az utasítások maradéktalan betartása és betartatása, a reális tervezés, a jó együttműködés a szolgálati ágak, a vasút és a szállítható felek között, biztosítja a balesetmentes közlekedést, a munka folyamatosságát, az olcsóbb szállítást — az egész népgazdaságot érintő önköltségcsökkentést.

DOLGOZÓINK az őszi forgalom harcaiban

A szombathelyi igazgatóság beváltotta a pártnak tett igéretét

A szombathelyi igazgatóság dolgozói a vasútüzemi értekezlet alkalmával munkafelajánlásokat tettek. Erről értesítették a párt Központi Vezetőségét, megígérve, hogy az előttük álló feladatokat harcos helytállással a III. pártkongresszus határozatainak szellemében végzik el.

A felajánlás júliusi értékelése azt mutatja, hogy a szombathelyi igazgatóság dolgozói beváltották ígéretüket, teljesítették vállalásukat. A kocsiforduló csökkentését 2.1 napra, az 500 kilométeres mozgalomban a mozdonyok napi kilométerfutását 200 kilométerre vállalták. *Teljesítésük mindkét pontban száz százalékos.* Az irány- és közvetlen vonatok, valamint a kocsikihasználásra tett vállalásukat *túlteljesítették*, 60 vonat helyett 68-at indítottak, a 16 tonnás kocsikihasználást 16.08 tonnára emelték. Berendezési hibából baleset nem származott. *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója és brigádja"* cím elnyeréséért folyó versenyt minden munkakörnél elindították.

A Landler-művek nagyszerű kezdeményezése az önköltség csökkentésére

A Landler Jenő Járműjavító ÜV dolgozói nagyjelentőségű kezdeményezést vezettek be az önköltség csökkentése érdekében. Az eddigi gyakorlat szerint a kijavított vasuti kocsikat, — mielőtt a forgalomnak átadták volna, — futópróbára küldték. Az elmult évek eredményei azt bizonyítják, hogy a gyártási technológia pontos betartásával a járműjavító dolgozói kiváló minőségű munkát végeznek s így a futópróba alkalmazásától el lehet tekinteni. A futópróbanélküli kocsikiadással futópróbánkint 6 tonna szenet, 7 órai mozdony- és személyzeti költséget, időt és munkát takaritanak meg.

Ezzel a módszerrel csupán ebben az üzemben évente 1500 tonna szenet, 1750 óra mozdonyszolgálati időt és mintegy 25.000 munkaórát takaritanak meg. Jelentős előnye származik a népgazdaságnak abból is, hogy évente mintegy 7000 darab kijavított teherkocsi egy nappal hamarabb kerül forgalomba. Az első futópróba nélkül kibocsátott 50 darab teherkocsit szeptembr elején adják át a forgalomnak.

A Landler Művek dolgozói felhívják az ország járműjavítóit: csatlakozzanak az általuk elindított mozgalomhoz.

A szolnoki járműjavító dolgozói VERSENYBEN

a harmadik negyedév sikeres befejezéséért

Nagy öröm és büszkeség tölt el bennünket: az üzem homlokzatára ismét felkerült az élüzemjelvény. Méltán lehetünk büszkék, hiszen nagy munkát végeztünk. A második negyedévben nemcsak tervünket kellett teljesítenünk, hanem be kellett hoznunk az első negyedév lemaradását is. Áldozatvállalással, jó munkával azonban sikerült a tervet túlteljesíteni és az élüzemszintet elérni.

Az osztályok dolgozói lelkesedéssel szálltak szembe a nehézségekkel. A VI. osztály dolgozói közül elsősorban a kazánkovács részleg dolgozóit kell megdicsérni. Az őszi forgalom előkészületeinél megkívánt többteljesítményi munkát hősiesen végezték el. Pedig még kazánlemezhiány is akadályozta őket. Különösen kitünt jó munkájával *Kolláth* Ferenc kazánkovács brigádja. Az armatura részlegen *Berényi* János, *Pintér* és *Szalai* elvtárs végzett kiváló munkát. A mozdonyosztályon a leszerelők gyors munkája segítette elő a gépek javítását. Az átfutási idő megrövidítésében ifj. *Mátyás* János tünt ki.

A VIII. osztályon különösen a tüzikovácsok érdemelnek elismerést, akik mindent elkövettek az anyaghiány leküzdésére, mint például *Kiss* János, *Ficsur* Árpád, *Horváth* István és *Tóth* János.

A kocsiosztály dolgozóit a szabadég alatt kemény próbára tette a nyári meleg, az anyaghiány, darabszámtervüket mégis 121 százalékra teljesítették.

Üzemünk minden dolgozója, úgy küzd a munka frontján, hogy sikeresen fejezzük be a harmadik negyedévet.

Cseh Zoltán
Szolnoki Járműjavító ÜV.

Öt évvel ezelőtt indult útjára hazánkban a 2000 tonnás-mozgalom

A szovjet tapasztalatok felhasználásával öt évvel ezelőtt indították Miskolcról Budapestre az első „2000 tonnás" szerelvényt. *Az eltelt öt év alatt 234.000 többterheléses vonat közlekedett hazánkban. Több mint 50 millió tonna árut továbbítottak vasutasaink túlsúlyként.* A kétezertonnás mozgalom keretében továbbított áruk súlya háromszor akkora betongolyó súlyának felel meg, mint a Gellérthegy. Hogy ha ezt az árumennyiséget 80 kilós zsákokba rakva hosszában lefektetnénk a földre, tizenötször érné körül a földgolyót.

A mozgalom fejlődésére jellemző, hogy míg *1950-ben naponta 12.000 tonna többterhet szállított a MÁV, ma ez a szám 45.000 tonnára emelkedett.* A cél az, hogy az őszi forgalom idején mozdonyvezetőinknek *naponta 50.000 tonna* túlsúlyt szállítsanak rendeltetési helyére.

A többterheléses mozgalom kiszélesítése terén dicséret és elismerés illeti azokat a mozdonyvezetőket, akik nem riadtak vissza az újtól, hanem bátran és merészen alkalmazták a szovjet munkamódszereket.

Új román vasutasklub Fetestiben



Augusztus 23-án ünnepelte a román dolgozó nép és vele együtt az egész béketábor Románia felszabadulásának 10. évfordulóját. Tíz év alatt hatalmas fejlődésen ment keresztül a Román Népköztársaság. A párt vezetésével elért eredményekből dicséretes módon vették ki részüket a román vasutas dolgozók. A párt és a kormány hálája, a dolgozó román nép megbecsülése jut kifejezésre azokban a létesítményekben is, amelyek a román vasutasok szociális és kulturális életkörülményeit javítják. Képünkön a román vasutasnapon megnyitott fetesti vasutasklubot mutatjuk be.

(Agentpress felv.)

Szakszervezeti taggyűléseket tartanak szeptember 5–20 között

Szeptember 5—20 között szakszervezeti taggyűléseket tartanak az üzemekben. A taggyűléseken az üzemi bizottságok beszámolnak az elmult negyedév munkájáról, értékelik az eredményeket és feltárják azokat a hiányosságokat, amelyek a jobb munka akadályai. A szakszervezeti taggyűlések feladata és jelentősége más, mint a termelési értekezleteké. Sok helyen hajlandóság mutatkozik a kettő azonosítására. A termelési értekezleteken — mint ismeretes a vállalat vezetői, az osztály- vagy reszortvezetők számolnak be a soronlévő termelési kérdésekről.

Szükséges, hogy a szakszervezeti taggyűlések ügyét minden szakszervezeti aktíva segítse, felvilágosító, mozgósító munkával járuljon hozzá a taggyűlések jó előkészítéséhez. A tartalmas, alapos gonddal előkészített szakszervezeti taggyűlés előbbre viszi a vasúti munkát. Ha a dolgozók minél tömegesebben terjesztik elő javaslataikat, véleményüket, hozzászólásukkal segítik a taggyűlés színvonalának emelését ezzel a vasút előtt álló feladatok sikeres megoldásához is hathatósan hozzájárulnak.

A dolgozók maguk kérik a kocsitartózkodási normák csökkentését

Mint jelentettük, *Budapest-Ferencváros* állomás dolgozói a szovjet vasutasok példája nyomán felhívással fordultak az ország valamennyi állomásának dolgozóihoz *a kocsitartózkodási normák csökkentése érdekében.*

A felhívás néhány nap alatt nagy visszhangra talált. Voltak olyan állomások, amelyek Budapest—Ferencvárossal egyidőben, vagy már korábban kérték kocsitartózkodási normájuk csökkentését. Hatvan állomásról Pogonyi Lajos tudósítónk például azt jelenti, hogy az augusztus 12-i brigádvezetői értekezleten, amelyen megjelent a dolgozók színe-java, *Pilisi Ferenc* állomásfőnök elvtárs javaslatára kimondották; a jelenlegi feszített kocsitartózkodási normaidőt az őszi forgalom idejére tovább szűkítik, hogy a kocsiforduló-idő minél jobban megrövidüljön. A dolgozók úgy döntöttek: kérik, hogy az átmenő kocsik tartózkodási norma-ideje a jelenlegi 7.4 óra helyett 7 óra, a továbbmenő kocsik jelenlegi 1.2 tartózkodási ideje pedig 1 óra legyen. *Ezzel 1700 kocsi tartózkodási idejénél 24 óránkint 640 kocsiórát, forintra átszámítva több mint 150 ezer forintot takaritanak meg.*

Nyíregyháza állomás dolgozói a leadási és feladási kocsiknál 15, az átmeneti és üres kocsiknál 10 százalék, *Szombathely* állomás dolgozói a leadási kocsiknál 4, a feladási kocsiknál 12, az átmeneti kocsiknál 6 százalékos normaidő-csökkentést kértek. Kívülük még *Miskolc személypályaudvar, Pusztaszabolcs, Győr, Dombóvár, Székesfehérvár* és *Kőbánya-hizlaló* állomások dolgozói fordultak hasonló kérelemmel igazgatóságukhoz. Ezek az állomások egyúttal megfogadták: a leszállított normaidőket teljesítik, sőt túlteljesítik.

KÉSZÜLJÜNK FEL A TÉLRE

Csapó Mihály elvtárssal, a 7. szakosztály vontatási osztályának vezetőjével beszélgetünk a téli felkészülésről. Ezeket mondja:

— A vontatási szolgálat téli kifogástalan munkájának legfontosabb előfeltétele az elegendő mennyiségű, jóminőségű szén. Reméljük és elvárjuk, hogy bányászaink az idén több és jobb szénnel lássanak el bennünket, mint tavaly, *de nem szabad mindent csak tőlük várnunk.* A mi feladatunk, hogy *a szenet sokkal jobban, okosabban, takarékosabban használjuk fel, mint eddig.* A gazdaságosabb tüzelés érdekében gondoskodunk arról, hogy a széntereken fokozott mértékben alkalmazzák a különböző szénkezelési módszereket, például a *széntérnedvesítést.* Szigorúan ellenőrizzük, hogy a kazánoknál *az esetleges lángbolt-hiányok pótlása azonnal megtörténjék.* Intézkedtünk a vizlágyítási eljárásoknál tapasztalható hiányok felszámolásáról, a széntakarékosság alapját képező kazánkarbantartás legszigorúbb és legkövetkezetesebb végrehajtásáról. A 7/A osztály munkaközössége a téli előkészületek jegyében brosúrát írt: *„A hazai szenek tüzeléstechnikája"* címen. Ezt a hézagpótló munkát kezébe adjuk minden fűtőnek és mozdonyvezetőnek. A mozdonyszemélyzet megtalálhatja benne a legkülönbözőbb keverésű szenek tüzelési módját.

Minden elsőteles mozdonyvezetőt patronálnak

— Itt térhetünk rá aztán *az oktatás kérdésére.* Az elmult tél felfedte az oktatás hiányait is. Különösen a fiatalok oktatása körül volt baj. *Az idén sok elsőteles mozdonyvezetőnk lesz, oktatásukra különös gondot fordítunk.* Kiszélesítjük a patronálási mozgalmat. *Minden elsőteles mozdonyvezetőnek lesz patronálója.*

— Szociális gondoskodás tekintetében is felkészültünk. Összeállítottuk a téliruhaszükségletet, hogy novemberre az utazó személyzet minden tagja megkaphassa téli védőruháját. Különös gondot fordítunk a hiányzó mozdonysátor-ablakok pótlására és védőponyvák beszerzésére.

Levél a járműjavítóból

Az elmult télen nem készültünk megfelelően a szokatlanul nagy hó- és a kemény hideg fogadására. Az alkatrészeket ellepte az udvaron a hó, úgy kellett alóla kikaparni. Akadozott a gőzszolgáltatás. Nem tudtunk elegendő faanyagot biztosítani a kocsik padlózatához. Ezek miatt azután a tervezettnél 12 mozdonnyal, 404 személy- és teherkocsival kevesebbet javítottunk meg az első negyedévben. Ha csak az utóbbi számot nézzük, annyit jelent, hogy vasutasaink hat-hét szerelvénnyel kevesebbet állíthattak forgalomba. Ez pedig hátráltatta a szállítás zavartalan lebonyolítását, a gyárak működését, a lakások fűtőanyagellátását.

Az idei télen nem hátráltatni, hanem segíteni akarjuk a forgalmat. A műszakiak már megtették a legsürgősebb intézkedéseket. Míg az év elején a kazánok javítását akadályozta a sűrített levegőhiány, most *ezt a problémát egy 25 légköbméteres kompresszor felszerelésével megoldották.* Ezenkívül minden osztály részére biztosítottak kisebb légkompresszorokat. Javult a gőzellátás is: *négy kazánunk közül három már készen várja a telet. A negyediket decemberre megjavítják.* Most már a fa anyaghiány sem jelent akadályt, sőt télre is biztosítottunk elegendő tartalékot: a régi kocsik javításánál visszamaradó jó deszkákat újra felhasználjuk padló készítéséhez, a kevésbbé jó állapotban levőkből pedig a fékbódékat és azok ajtaját készítjük.

Az üzemi bizottság, a bizalmiak úgy szervezik a versenyt, hogy az első negyedévből maradt adósságot év végére letörlesszük. Minden műhely és brigád pontosan ismeri feladatát és tíznaponként értesül a bizalmiaktól, mennyit teljesített vállalásából. Ennek már van is eredménye. *Síket Pál* alvázlakatos brigádja határidő előtt fejezte be a terven felül vállalt négy alvázas kocsit, a kocsiosztály az igért hatvan vagon helyett 72-t készített el. Adósságunkból eddig négy mozdonyt, 179 személy- és teherkocsit törlesztettünk. **Székely György,**
a Landler Művek ÜB-elnöke.

Vita a TANÁCSTÖRVÉNY tervezetéről

Szorosabb együttműködést a tanácsok és a vasút között

Nagy örömmel olvastam a tanácsokról szóló törvénytervezetet, melynek egyik fontos célja és irányelve, hogy *szorosabbra fűzze a kapcsolatot a tanács és a dolgozók között.* Ez az elv már a tanácstagok megválasztásánál is érvényesül. A tervezet kimondja, hogy minden választókerület *közvetlenül* választhatja meg küldöttét a tanácsba. A választók így ismerni fogják az általuk megválasztott tanácstagot és a tanácstag is közvetlenebbül érzi felelősségét.

A tapolcai községi tanácsban velem együtt nyolc vasutas tanácstag van. Nálunk *jó az együttműködés a vasút és a tanács között.* Azonban — mint vonatkísérőnek — sokfelé volt alkalmam meggyőződni, hogy *nem mindenütt van ez így.* A vasútnak pedig elengedhetetlenül szüksége a tanácsok segítsége ahhoz, hogy szállítási feladatait meg tudja oldani, s *a tanácsoknak sem lehet közömbös, hogy milyen kiszolgálásban részesül községük a vasút részéről.* A tanács-törvénytervezet 61. §-ának 1. pontja a következőket mondja: *„A tanács és a végrehajtó bizottság ellenőrizheti és beszámoltathatja azokat a szerveket, amelyek közreműködnek a lakosság gazdasági, szociális és kulturális szükségleteinek kielégítésében."*

A 2. pont pedig így hangzik: *„A tanács és a végrehajtó bizottság kezdeményezéseket tehet, véleményét nyilvánithatja, azonban az alá nem rendelt szerveknek a tanács feladatkörébe nem tartozó ügyekben utasitást nem adhat. Véleményét, észrevételeit a tanács alá nem tartozó szervek feletteseivel közli."*

Véleményem szerint a 61. §. alkalmas arra, hogy szorosabbra fűzze a kapcsolatot a tanács és a lakosságot ellátó szervek, így a vasút között is. Azonban a tervezetnek ez a része — a tanács kapcsolata a tanács alá nem tartozó szervekkel — bizonyos vonatkozásban *egyoldalú.* Ugy vélem, nem lenne felesleges olyan formában kiegészíteni ezt a paragrafust, hogy *a tanács, illetve a végrehajtó bizottság vigye a tanácsülés elé az illető szervek javaslatait, kivánságait, ha azok megkivánják az alapos vitát.* Ezt tapasztalat alapján is szükségesnek tartom, mert például Tapolcán emlékezetem szerint nem volt rá eset, hogy az őszi forgalom vagy a mezőgazdasági szállítások kapcsán felmerült problémákat tanácsülésen alaposan tárgyalták volna. *A kölcsönös segítség elvét* kell kidomborítania ennek a paragrafusnak, vagyis a beszámoltatáson és az ellenőrzésen túl a tanácsnak is *több felelősséget kell vállalnia a kölcsönös együttműködés biztosításáért.*

Bognár Károly
vonatkísérő,
a tapolcai községi tanács tagja

„Gondunk lesz arra, hogy minél több szenet takarítsunk meg"

Az őszi nagy forgalom megköveteli a széntakarékosságot. Fűtőházunk, a debreceni fűtőház dolgozói nem feledkeznek meg erről. Gondunk lesz arra, hogy minél több szenet takarítsunk meg. Az őszi forgalom első hónapjának végefelé mozdonybrigádjaink máris jó eredményekkel büszkélkedhetnek. *Csoma Antal* mozdonyvezető, fűtőivel. *Nagy Károly* és *Ignáth Ferenc* elvtársakkal például tízszázalékos szénmegtakarítást vállalt az alkotmány ünnepére; 29 százalékra teljesítették. A javítási költség csökkentésében ugyanakkor 33 százalékos megtakarítást értek el. Kilométer tervüket 102.8, százelegytonna kilométer tervüket 104 százalékra teljesítették.

Poór József mozdonyvezető fűtőivel. *Szilágyi Mihály* és *Gulyás Imre* elvtársakkal 20 százalékos szénmegtakarítást ajánlott fel; vállalásukat 25 százalékra teljesítették, de javítási költségüknél is 32 százalékos megtakarítással büszkélkedhetnek.

Borsi János
fűtőházfőnök.

Lehet így önköltséget csökkenteni?



Az elkeseredés adja kezembe a tollat, hogy az anyagellátásról egyet s mást írjak.

Van nekünk egy MAV Anyagellátási Igazgatóságunk, ahol sok jó elvtárs van. De amikor azt látom, hogy nem olyan anyagot küldenek a Miskolci Járműjavító ÜV osztószertárába, amire szükségünk van, hát ökölbe szorul a kezem.

Miért küldenek Budapestről olyan csavarokat, csavaranyákat és szegecseket, amilyeneket már többször visszaküldtünk, mert nem használhatjuk? Miért küldenek 110—120 milliméter 5/8 collos csavarokat, amikor nekünk 60—70 milliméter hosszú kell? A felesleges 50 millimétert — éppen a menetes részt — le kell vágnunk és újra kell rá csavarmenetet metszenünk. A 110 milliméter hosszú 3/4 collos ütközőtok csavarokon viszont rövid a csavarmenet és ezért utána kell vágni.

Nem küldenek 16 milliméteres 70—80 milliméter hosszú kazánszegecset sem, pedig ebből igen sok kell. Kénytelenek vagyunk magunk gyártani. Ehhez viszont 15 milliméter vastag hengeres vas kellene, de nem kapunk csak 20—22 millimétereset. Ezt kell megfelelő méretre nyujtanunk, hogy szegecseket gyárthassunk belőle. De így vagyunk a 3/4, 5/8, 1/2 collos csavaranyákkal is. Ezeket is magunknak kell gyártanunk.

Ugyan milyen önköltségcsökkentés az, amikor ennyi felesleges munka, anyag és energia vész kárba? Ilyen körülmények között kell tervünket teljesíteni. Mi teljesítjük is, még ha az ég a földdel összeszakad is. Szeretnénk azonban, ha égszakadás és földindulás helyett az észszerű anyagellátás segítene bennünket.

Helmeczi István

A „Tegyük széppé és otthonossá gyermekintézményeinket" verseny értékelése

A SZOT munkaellátási alosztálya 1952 december 21-én versenyt indított az üzemi napközi otthonok között *„Tegyük széppé és otthonossá gyermekintézményeinket"* címmel. A verseny célja, hogy a napközi otthonokat barátságossá, széppé, a gyermekek második otthonává tegye. A MÁV napközi otthonok és bölcsődék dolgozói, átérezve a verseny jelentőségét, csatlakoztak hozzá.

A versenyben április 4-től augusztus 20-ig a MÁV napközi otthonok és bölcsődék között az első helyezést Szombathely érte el. Második: a Benczúr-utcai, harmadik az Utasellátó ÜV napközi otthona.

Az első helyezést elért napközi otthont a Vasutasok Szakszervezete vándorzászlóval és díszoklevéllel jutalmazta, a második és harmadik helyezett díszoklevelet kapott.

Nemzetközi HÍREK

DÉLAFRIKAI UNIÓ

Miért deportálták Rhodéziából Charles Taylort?

A világsajtóban nemrégen rövid közlemény jelent meg arról, hogy Charles Taylort, a rhodéziai munkásmozgalom kiváló harcosát, a vasutasszakszervezet egyik vezetőjét a kormány száműzte. Alkalmunk van Charles Taylor most közzétett visszaemlékezéséből kisebb szemelvényt közölni.

★

Száműztek Rhodéziából, mert a vasutasokat sztrájkra vezettem. Sebaj — ha kell, újból megteszem ugyanezt.*

Rhodéziában a bérek és a munkakörülmények nyomorúságosak, s néhány sztrájk bizonyára felébresztené Garfield Todd rhodéziai miniszterelnök urat és kormányát.

De a Rhodéziai Vasúti Munkások Szakszervezetének vezetőire is alaposan ráfér, hogy felrázzák őket. Micsoda önhitt, mihaszna társaság ez!

Kertelés nélkül szólva: az alacsony kereset és a munkások bizalmatlansága a szakszervezeti vezetők iránt — ezek okozzák a nyugtalanságot a rhodéziai vasutak dolgozói között.

Alig tizenhárom hónapja, hogy Rhodéziába érkeztem feleségemmel, Joyce-szal, és három lányommal. Azok a vasutasok, akik ugyanakkor érkeztek, csakhamar elégedetlenkedni kezdtek az alacsony bérek miatt. Kölcsönöket kellett kérniök, mert gyakran azt sem tudták, miből vásároljak meg a másnapi ebédrevalót. Kölcsönöket vettek fel a vasutas szövetkezettől és eladósodtak.

Egy napon Rhodéziában kimondtam a kimondhatatlant: hogy tejet vehessek a gyerekeknek, pénzt kértem kölcsön attól a bennszülött fiútól, aki a háztartásban segédkezett . . .

Sorsunk olyan rosszra fordult, hogy nem maradt más hátra, mint sztrájkot kezdeni.

A sztrájkban egységesen vettek részt az angolok és afrikaiak.

Mégpedig csaknem az utolsó emberig résztvett mindenki Salisburyben, Bulawayóban és más állomásokon. A sztrájkolók tudták azt, hogy egyesztendei börtön vagy száz font pénzbüntetés fenyegeti őket.

Állambiztonsági közegek kutatták át az otthonomat, és egy bulawayói fűtő házát is. A házkutatási engedély „lopott tárgyak" keresésére hatalmazta fel őket.

Mitsem találtak, de ezzel a körmönfont trükkel elvették tőlem a munkásbizottság sztrájktervét.

A vasút vezetősége nem tárgyalt bizottságunkkal. Csakhamar azt is megtudtam, hogy a szakszervezet kizárt engem „alapszabályellenes tevékenység" címén.

A fűtők június 4-én sztrájkba léptek, és másnap reggel hét órakor a néhány órával előbb kihirdetett ostromállapot rendelkezéseire hivatkozva, letartóztattak.

Másnap reggel egy Angliába induló hajóra tettek. Igy történt . . .

A rhodéziai reakciósok azonban még hallani fognak Charles Taylorról.

Igy igértem a fiúknak, akik ott maradtak — és meg is teszem.

Nem hagyom magukra őket, és nem hagyok megtorlatlanul egyetlen ütést sem.

* Rhodézia Anglia délafrikai gyarmata.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

Amerikai követelésre újabb vasúti javítóműhelyt zárnak be

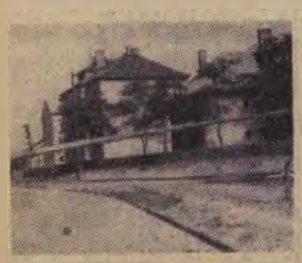
A ruhrvidéki Mülheim város tanácsa tiltakozást jelentett be az amerikai megszálló hatóságoknál a mülheimspeildorfi vasuti javítóműhely bezárása ellen. Tiltakozásukban hangsulyozzák, hogy a főműhely bezárása azzal a következménnyel járt, hogy a munkanélküliek számát az utcára tett 1800 vasuti munkással is szaporították. A községnek kellene az éhhaláltól megmenteni őket, de erre semmiféle fedezetük nincs.

A *Betriebszeitung* legutóbbi számában olvastuk ezt a hírt és akarva akaratlanul is eszünkbe jut: a magyar vasutasoknak, a járműjavítók dolgozóinak a népi demokratikus államrendszerben nem fáj a fejük a munkanélküliség rémétől, nyugodtan alhatnak és nyugodtan dolgozhatnak.

Az elbocsátás rémének Damokles-kardja nem lebeg a fejük felett, mint a nyugati államok vasutasainak. A mi műhelyi dolgozóink még élénken emlékeznek az ilyen és ehhez hasonló megnyilvánulásokra, de nem kérnek belőle. Még jól emlékeznek az átkos különszerződésre, a 25.000 fizikai dolgozó nyomorúságos életére. Még jól emlékeznek a lakatosok és a napszámosok feleségei is arra az időszakra, amikor 1943-ban Schermann Ottó MÁV elnökigazgatónak levelet irtak. Ebben a levélben arra kérték a „nagyméltóságú urat", hogy *„ferjeiknek rabszolgasága régre megszünjön, mert lehetetlen állapot* — irják az asszonyok — *hogy napi 12—16 órát tartoznak dolgozni és mégis csak havi 160 órát számolnak el. És ha bármelyik lakatos, napszámos szót mer emelni, az azonnal le lesz kommunistázva és a vasuttól való kirúgásra lesz itélve . . .*"

Amikor összehasonlítjuk a multat dolgozóink jelenlegi helyzetével, az egyre jobbá és szebbé váló életükkel, amikor a nyugati ujságok ugyanazokról a szörnyű nélkülözésekről és szenvedésekről számolnak be, amelyeket a munkanélküliség, a határtalan kizsákmányolás és a megalázás jelentett valamikor dolgozóink számára, meg kell állnunk és kicsit gondolkozni a történteken. Amikor a multat idézzük és a nyugati államok vasutasainak helyzetét a mi dolgozóink sorsával hasonlítjuk össze, mintha megnőne a felelősség saját jövőnk iránt. Mintha tisztábban hangzana a felszabadult magyar vasutas dolgozók lelkiismeretének parancsa; még jobban, még odaadóbban dolgozni az új világ építésén, még keményebben harcolni a régi, a rossz ellen és még jobban gyülölni a rab multat.

— Az utasítás betartása: törvény —



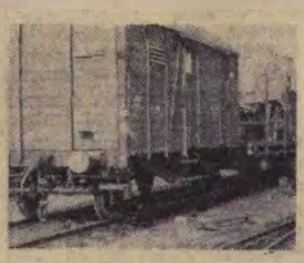
A felelőtlenül, gondatlanul kezelt sorompó sok baleseti veszélyt rejt magában. Az utasítás betartásával védjük a dolgozók testi épségét, a népvagyont.



A kiméletlen tolatás eredménye: hosszú métereken át elszórt búza, szén és tégla feksziik a vágányok között. Az utasítás szerinti munka több kenyeret, szenet, építőanyagot is jelent.



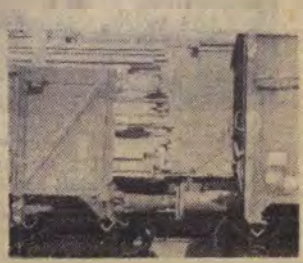
A munkafegyelem alapja az utasítások, rendeletek betartása és betartatása. A félállásban hagyott váltó súlyos balesetekre vezethet. Az utasítás hangsúlyozza az éberség fontosságát



A szabályok elhanyagolása nem egyszer válik baleseti forrássá. A határon kívül hagyott, az alátéttával megfutamodás ellen nem biztosított kocsik súlyos károk előidézői lehetnek.



Nem kisebb baleseti veszélyt rejt magában az iparvágányokon, a kitérőkben lévő vágányzár-sorompó indokolatlan nyitvahagyása. Az utasítás hangsúlyozza a kocsik megfutamodás elleni biztosítását.



A kereskedelmi szolgálat dolgozóinak ló vagy rossz munkája, utasításszerinti rakodása nagymértékben befolyásolja a szállítmány gyors és forgalombiztos útját.

(Kovács Géza felv.)

„Szeretem a vasutat...”

Beszélgetés Aszódi József munkaérdemérmes kocsimesterrel

— *Aszódi elvtárs 18 órára jön szolgálatba* — kapjuk a felvilágosítást *Budapest József*városból.

Este fél hatkor már ott ülünk a forgalmi irodában, gondolván, bizonyosan előbb érkezik *Aszódi* elvtárs és legalább egy félóráig nyugodtan beszélgethetünk arról, hogyan érdemelte ki, hogy a vasutasnapon másodízben részesült a *Munka Érdemérem* kitüntetésben. De úgylátszik, az állomás kétszeres munkaérdemérmes, háromszoros sztahanovista kocsimesterét nehéz megelőzni: már 17 órakor jelentkezett szolgálattételre, most már kint jár valahol az állomáson, pontosan tájékozódik, milyen elegy hol áll és hová kell újból állítani a kocsikat — szóval tiszta képet szerez az állomás egész helyzetéről. 18 órakor a tolatásvezetőkkel már közöl minden teendőt, úgy, hogy azok simán, mint a karikacsapás, tudják végezni az egyes munkafolyamatokat.

Egy őszinte vallomás

Így aztán már alaposan munka közben találkozunk *Aszódi* elvtárssal, de nem bánjuk meg, hogy nem sikerült a „nyugodt beszélgetés”. Mert csak így teljes a benyomásunk. Lehet, hogy minden más esetben mesterkéltnek tünne ez a kijelentés: *„Szeretem a vasutat”* — de ettől a zömök, szélesvállú, fürge fiatal vasutastól szinte vártuk ezt az őszinte vallomást. A vasút bizony 1938 óta, mióta a szolgálatába szegődött, egészen 1950-ig vajmi kevés hálát mutatott ezért a szeretetért, sokszor már úgy érezte, arra kényszerül, hogy visszatérjen több jövedelmet igérő szakmájához, a szobafestéshez. Különösen amikor már két gyermekszáj követelte a nagyobb karéj kenyeret.

De most boldog, hogy itt maradt mégis. Igaz, hogy 1952 óta ő is még kézzelfoghatóbb bizonyságát adta a vasút iránti szeretetének: elsőnek tanulta meg és alkalmazta az *Archipov-Lucskov*-féle siktolatási módszert, amelynek előnyeit ma már csak ott nem ismerik, ahol nem akarják megismerni. Mert bizony ilyen állomások is vannak. *Aszódi* elvtárs és brigádja eddig 38 állomáson adta át az uj munkamódszert, szabadnapjaikat áldozták erre, pihenés nélkül utaztak többezer kilométert, hogy az állomások tolatóbrigádjait megismertessék a legjobb módszerekkel. A legtöbb helyen eredménnyel járt a küldetésük, még olyan állomásokon is, mint *Cegléd, Székesfehérvár, Záhony*, ahol eleinte arra hivatkoztak, hogy *„teknőben”* van a kihúzóvágányuk. Annál tájdalmasabban érintette a brigádot a Kőbánya-felsőn történt eset, ahol *Szöllősi* forgalmi szolgálattevő — enyhén szólva — elutasította a felkínált segítséget.

De szerencsére ez sem vette el a brigád kedvét, hiszen *Archipov* és *Lucskov* elvtársakkal folytatott gyakori levelezésükből tudják, hogy még a Szovjetunióban sem ment zökkenő nélkül az uj módszer széleskörű elterjesztése.

Fogadalom az Ürüghárban

— Azt akarjuk, hogy az őszi forgalomra minél több állomás alkalmazza ezt a módszert — mondja *Aszódi* elvtárs. — A vasutasnapon, a magas kitüntetés átvételekor a parlamentben ismételten megfogadtam, hogy saját állomásomon a módszer tökéletesítésével, minél több más állomáson pedig a bevezetésével segítem elő a gyorsabb kocsiforduló. Nálunk például 40 kocsi rendezése most 8—10 perc, a régi 25—30 perccel szemben. Képzeljük el, mit jelentene minden állomáson, minden szerelvénynél mintegy 20 perces időnyereség! És mit jelent az állomások dolgozóinak szempontjából a jobb eredmény! Józsefváros nagyrészt ennek köszönheti, hogy a forgalomnál negyvenhárman letlek sztahanovisták, hogy a fajlagos kocsimozgatási időt 111, a menetrendszerinti vonatindítást 104 százalékra teljesítette és ezeknek az eredményeknek a segítségével elnyerte az élüzem címet.

Két sürgős probléma

— Persze, problémák is vannak, nálunk is, amelyeket még az őszi forgalom időszakában meg kellene oldani — mondja végül *Aszódi* elvtárs. — Például a dolgozók összehangolódását akadályozza, hogy *Rákos fűtőház* minden nap változtatja 411-es tartalékunk személyzetét. A másik nagy hiba, hogy a tolatószemélyzet premizálási rendszere homlokegyenest ellenkezik a tartalékok személyzetének prémiumfeltételeivel. Pedig az idei őszi forgalom megnövekedett feladatait csak egy akarattal, összehangolt munkafeltételekkel lehet jól megoldani.

AZ ÖRÖM, A SZÁMÍTGATÁS NAPJA SOKEZER VASUTAS CSALÁDNÁL

Barátságos, tiszta, kedves külsejű állomás Bicske, sokban emlékeztet a hivogató balatonkörnyéki állomásokra. Ezúttal azonban mégsem a csinossága vonz. Nem azért szállunk le hirtelen elhatározással a győri személyvonatról. Az állomás dolgozóinak jó hangulata tünik fel a szemlélőnek, mintha mindnyájan valami jó hírt kaptak volna. Többnek a kezében papírt is látni, amin bizonyára rendkívül érdekes szöveg lehet, olyan derüsen mutogatják egymásnak.

De ne csigázzuk fel túlságosan az érdeklődést, annál inkább ne, mert hiszen nem Bicske az egyetlen állomás, ahol ilyen örömnek lehetünk tanui. Most kapták ugyanis kézhez a vasút havidijas dolgozói az új besorolásokat, most értesültek arról, hogy az új fizetési rendszer bevezetésével mennyivel emelkedett a fizetésük.

Az új bérrendszer általános megelégedést és örömet keltett. Bicskén például sok dolgozó várakozását felülmúlta. *Hamza János* távirász elvtárs bizony kicsit kételkedett. „Az idén már kaptunk fizetésemelést — menynyi juthat most ismét? Harmincnegyven forint?” — tette fel a kérdést, amikor szállingózni kezdett a hír az újabb fizetésrendezésről. Most kezében az értesítés: 165 forinttal emelkedett a fizetése, ezenkívül további 30 forintot kap azon a címen, hogy megszűnt a II. területi bércsoport, amelybe állomásuk is tartozott.

Az öröm mögött elérzékenyülés látszik *Kocsis József* elvtárs arcán. Régi vasutas. Jól emlékszik a multra. Csendesen megjegyzi: most érzi a gondoskodást, a vasutasmunka megbecsülését.



Megjött a besorolás: Kocsis József távirász és felesége boldogan hallja Nagy Lajos állomásfőnök elvtárstól, hogy a bérrendezéssel jelentősen emelkedett a család jövedelme.
(Kovács Géza felv.)

— *257 forint fizetésemelést hozott nekünk az új besorolás* — újságolja örvendezve a felesége, aki éppen az ebédet hozta. — Mi, asszonyok látjuk leginkább, mennyivel könnyebbé teszi a háztartást még 100 forint többletkereset is. Ebben a 257 forintban benne van az egészhavi zsirunk, lisztünk, a cukor és a kenyér — kettőnk részére. Magyarázólag teszi hozzá: Bizony a gyerekek már kirepültek a házból... Én már csak úgy mondom: gyerekek — nevet fel Kocsisné — pedig az egyik fiam katonatiszt, a másik építésvezető.

Az öröm, a számítgatás napjai ezek sokezer vasutas családnál. *Antolák József* elvtárs, a felső őrhely vállkezelője, akit már háromszor jutalmaztak meg éber szolgálatteléért, kiszámította, hogy egyhavi 199 forintos bértöbbletéből mindhárom kisgyermekének cipőt tud vásárolni.

A búcsúzásnál *Nagy Lajos* elvtárs, állomásfőnök magabiztosan mondja beosztottjai helyett is: — Az újabb fizetésemelésre válaszolunk: még jobban segítjük a népgazdaságot. Már eddig 10 százalékos anyagmegtakarítást sikerült elérnünk. A széntakarékossághoz hozzájárulunk azzal is, hogy indokolatlanul nem tartóztatjuk fel a jelzőnél a vonatokat. Most még világosabb előttünk: voltaképpen a magunk hasznára takarékoskodunk.

Idejében állítsuk ki a kocsikat

Amíg Tatabánya-felső felé robog a gyorsvonat, négy szembejövő, szénnel rakott szerelvénnyel találkozunk.

— Tőlünk ment mind a négy — mondják érezhető büszkeséggel a miniszstertanács és a SZOT vándorzászlajával kitüntetett állomáson. — Alaposan megérezzük mi is, hogy a bányász elvtársak készülnek a szeptember 5-i bányásznapra. Itt nálunk, az ország egyik legnagyobb szénrakodó állomásán bánya és vasút szinte egyet jelent. Amikor mi a vasutasnapra készültünk, a bányák is mind vasutasnapi műszakot tartottak, nem is szólva arról, hogy az ünnepségen mintegy háromezer bányász is résztvett.

Természetes, hogy a vasutasok most, a bányásznap közeledtével még kézzelfoghatóbban akarják viszonozni a bányászok együttérzését, szeretetét. A viszonzás módja egyszerű: mindig, időben és annyi kocsit adni a bányának, amennyire szüksége van.

— Minden erőt, figyelmet a bányák kocsiszükségletének biztosítására kell fordítanunk — mondja *Abonyi Ferenc* sztahanovista kocsimester. — Három műszakunk nemrégiben versenyt indított a kocsik gyors, pontos kiállítására. Sokszor már 10 perc leforgása alatt a szénrakodóhoz állítjuk a kocsikat. Még a másodperceket is igyekszünk kihasználni. Ha nem ezt tennénk, a vonatcsoportok miatt órákhosszat kellene várni egyik vagy másik művelettel.

„Jó együttműködés, jó versenyszellem”

Az állomáson rendkívül fontos az üres kocsik kiállítása. Tudják, hogy a kocsiszükségletet csak gyors kocsifordulóval biztosíthatják. Két számadat támasztja ezt alá: az állomás a legutóbbi tíz napban 115 százalékos átlagot ért el kocsimozgatásban, a rakodási idő csökkentésénél pedig — annak ellenére, hogy a rakodások mennyisége, különösen gyümölcs- és zöldségfélékben növekedett — tartják a 162 százalékot.

Ha megkérdezzük a vándorzászlónyertes állomás dolgozóit, minek köszönhetik jó eredményeiket, rendszerint négy szó a válasz: *„Jó együttműködés — jó versenyszellem”*. Egy példa erre: a vontatási szolgálat dolgozóival együtt versenyt kezdeményeztek a villanymozdonyok fordulási idejének meggyorsításáért. Az eredmény: 45 perc. Ezt segítették az általuk szervezett fékjavító brigádok is.

A téli forgalomban is meg akarják tartani a vándorzászlót

Még két jellemző megnyilatkozást kell feljegyeznünk. Az egyiket *Selmeczi János* elvtárstól, az országos második helyezett tolatásvezetőtől hallottuk:

— Sajnos, egy-egy kiemelkedő eredmény után sokszor megtorpanás következik. Hát ez alól a *„szabály”* alól mi kivételek akarunk lenni. És így is lesz, mert a következő időben az ország szeme a bányákon lesz. Mit mondanának, ha a vasutasok nem segítenék, hanem hátráltatnák a bányák munkáját?

A másik, kissé aggodalmasan kezdődő, de helyes irányba mutató kijelentést *Kovács István* elvtárs, forgalmi szolgálattevő tette:

— Bárcsak meg tudnánk őrizni eredményünket a télen is. Ha januárban is nálunk lesz a vándorzászló, akkor...

Nem talál hamarjában szavakat ahhoz, amit ki akar fejezni, de aztán megmagyarázza, hogy mire gondol. Arra, hogy nemcsak az őszi, de a téli forgalomban is példamutatóan helyt kell állni az állomásnak: alapos, jó felkészüléssel. Nem szabad csorbát szenvednie a vasutasbecsületnek. Az őszi és téli időszakban egyformán helyt kell állni, hogy még több szén jusson el az ipartelepekhez és a háztartásokhoz.

Egy boldog nyertes a sokezer közül

Peer István elvtárs, az Északi Járműjavító ÜV sztahanovista szerszámlakatosa frissen, kipihenten tért vissza szabadságáról. Pihenés után jobb kedvvel megy a munka — régi igazság ez s bár Peer elvtárs egyébként sem olyan hamvába holt ember, fokozott vidámsága most mégis feltűnik a körülötte dolgozóknak. Ebédszünetben aztán megkapják a magyarázatot.

— Mint a szabadságok általában, az enyém is utazással kezdődött — meséli Peer elvtárs. — Feleségemmel együtt Berettyóújfalura utaztunk. Indulás előtt már minden ott lapult a bőröndökben, amikor eszembejutott, hogy közben tervkölcsönsorsolás is lesz.

— Vigyük el a kötvényünket is — mondom az asszonynak, aki nevetve felel: — Azt az egy szemet, amit még nem húztak ki? — Azt bizony — mondom — mert nem akarok bizonytalanságban lenni addig sem, amíg hazajövünk.

— Velünk utazott hát a kötvény is, szerényen meglapulva az aktatáskámban, de bezzeg visszafelé már nagy becsben volt.

— Mondd már meg, mennyit nyertetek? — kérdezi a hallgatóság legtürelmetlenebb tagja, de Peer elvtárs ért a kedélyek felcsigázásához, mintha nem is hallaná a kérdést, folytatja:

— Amint hazaérkeztünk, mindjárt a takarékpénztárba mentünk, onnan a BUTORERT-hoz, aztán a KERAVILL-be... Előre örültünk, hogy a fiunk, aki Balatonbogláron üdül, milyen boldog lesz, ha meglátja valóravált álmát, az új kerékpárt. Legalább olyan öröm lesz ez neki, mint nekünk az új rekamié és a kombinált szekrény...

Vége is az ebédszünetnek, indulnak vissza a munkahelyre. Peer elvtárs kicsit kajánul végignéz a kíváncsi arcokon:

— Találjátok ki, mennyit nyertünk? — de a válasz előlt már siet a gépéhez. A nagy zajban úgyis hiába mondaná...

...De azért mi elárultuk: az 1752-es sorozat 004-es számú kötvénye 25.000 forintot nyert. S ennek a felét változtatta az utolsó 100 forintos tervkölcsönkötvény bútorrá, kerékpárrá — boldog örömmé Peer elvtársék otthonában.

A Debreceni Járműjavító óvodájában



A közelmultban adták át rendeltetésének a Debreceni Járműjavító ÜV. korszerűen berendezett és felszerelt óvodáját. Képünkön a kis apróságok „épületelemekkel” és egy „áramvonalas” szerelvénnyel bajlódnak, igénybevéve a gondozónő közreműködését is.
(Kovács Géza felv.)

Örökös fészekrakók...

A régi világ augusztus 1-i költözködési kampányai jutnak az ember eszébe a bútorokkal megrakott járművek láttán. Ugyan kik, honnan és hová költözködnek? Megtudtuk, hogy a MÁV Vasúttervező Vállalat géptervező osztálya költözködik új otthonba.

Új otthonba költözni mindig egy kis kellemes izgalmat is jelent. Ilyenkor az emberek elképzelik, hogyan rendezik be új fészküket, hová helyezik bútoraikat stb. Egyszóval terveznek. Itt a bökkenő! A MÁV Vasúttervező Vállalat géptervezői — hiába tervezők — a költözködések miatt gyakran nem érnek rá tervezni. A Majakovszkij-utca 93-ból a Bószörményi-út 20—22-be, onnan rövid szusszanás után a Múzeum-utca 11. alá költöztek, innen a szomszédba, a Múzeum-utca 3. III. emeletére tették át székhelyüket. Lehet, hogy azóta már máshová irányították őket. Ki tudja, hol virrad ránk a reggel?... Az osztály dolgozói aligha tudják, milyen tervet forralnak ellenük az „illetékesek”.

A géptervezőknek azért bőven akad munkájuk, ha nem is tervezői feladat. A rajzállványok sok hurcolástól összetört részeit gyüjtik és hegesztik, a megrongálódott bútorokat javítják, az összetört üvegtáblákból kisebb darabokat szabdalnak stb. Egyszóval az önköltséget „csökkentik”.

A géptervezők új helyükön már megnyugodva végzik feleles munkájukat, de titokban azt „tervezgetik”, hogyan lehetne a bürokratákat a szomszédos Nemzeti Múzeumba költöztetni. Annál is inkább, mert a géptervezők költöztetése csak egy a sok közül...

Levelek a munkás-paraszt találkozóról

Alkotmányunk ötödik évfordulóján az *Északi Járműjavító* 35 tagú kultúrcsoportja több vezető elvtárssal az élén meglátogatta a *hosszúpályi* gépállomást és az *„Uj Élet”* termelőszövetkezetet. A találkozó kitűnően sikerült: nemcsak a vendéglátók, hanem a *„Petőfi”* termelőszövetkezet dolgozói, a falu lakosságának jórésze, s a községi tanács képviselői is résztvettek azon.

Az állomáson népes küldöttség fogadott bennünket. Tizenegy órakor a falu dolgozóival együtt ott voltunk az ünnepi felvonuláson. Tánccsoportunk népi viseletben menetelt a felpántlikázott, felvirágozott kocsik, traktorok, teherautók sorában. A gyönyörű felvonulást a Fő-téren táncosaink *„Kapuvári verbunkosa”* fejezte be, nagy tetszés mellett. A felvonulás utáni jutalomkiosztáson a tanácselnök megemlékezett üzemünk segítségéről is. A tanács köszönetképpen, jelképes ajándékként, pirosra sült, gyönyörű új kenyeret nyujtott át nekünk. Üzemünk dolgozói nevében megígértem, hogy a jövőben még hathatósabban támogatjuk a falu dolgozóit.

Délután háromórás kultúrműsort adtunk, mintegy 1500 fönyi néző előtt. Minden számnak hatalmas sikere volt. Műsor után népi zenekarunk muzsikájára éjfélig táncoltunk, énekeltünk együtt a hosszúpályiakkal. *(Vadas Lajos kultúrigazgató.)*

Derecskei parasztok a debreceni pályafenntartási dolgozók között

Pályafenntartási főnökségünk közel egy éve patronálja a derecskei gépállomást és a község termelőszövetkezetét. Ez idő alatt sokszor nyujtottunk segítséget a tsz dolgozóinak, az alkotmány ünnepe alkalmából pedig meghívtuk őket baráti találkozóra. El is jöttek népes küldöttséggel, *meglátogatták egyes szakaszainkat, és barátságot kötöttek dolgozóinkkal. Másnap azután mi, kultúrcsoportunkkal együtt viszonoztuk a látogatást.* Délelőtt ünnepi gyűlésen vettünk részt. Itt *Kató Árpád* pályafenntartási főnök elvtárs méltatta a munkás-paraszt találkozó jelentőségét, majd átvette a falu dolgozóinak ajándékát: kenyeret és búzakoszorút. Délután meglátogattuk a *„Rákóczi”* termelőszövetkezetet. Este a kultúrházban kétórás tanító-szórakoztató kultúrműsort adtunk, ezt hajnalig tartó tánc követte. *(Egeresi Zsigmond, vezető pályamester.)*

Kunmártoni parasztok a szolnoki élüzemben

Az alkotmány ünnepe alkalmából üzemünk dolgozói baráti találkozóra hívták a kunmártoni *„Zalka Máté”* tsz és a község dolgozó parasztságát. A vendégek résztvettek élüzemavató ünnepségünkön. Az ünnepség közben átnyujtották vállalatvezetőnknek a falu ajándékát, a parasztság barátságát jelképező búzakoszorút. Az ünnepség után megnéztek a kultúrműsort, majd résztvettek az ezt követő ünnepi vacsorán.

Másnap a szolnoki „vidám vásár” megnyitójára kísérte el kedves vendégeinket néhány sztahanovistánk. Amikor búcsúzásra került a sor, *Panyik Mihály* elvtárs, brigádvezető valamennyi dolgozótársa nevében megköszönte a vendéglátást, és az eddigi támogatást, kérve, hogy továbbra is segítsük őket, amit mi készséggel meg is ígértünk. *(Vall Sándor, Szolnoki Járműjavító ÜV.)*

Munkáslevelezőink a közvélemény BÁTOR PARANCSNOKAI

Levelek százai érkeznek szerkesztőségünkbe. Vasutasaink közlik gondjaikat, bajaikat, írnak örömükről. Gyakran kérnek segítséget, de segítenek is. Harcolnak a maradiság, bürokrácia és minden, a vasút fejlődését akadályozó jelenség ellen. Nem élik át csendben az eseményeket, hanem megírják róluk véleményüket. — „Örömmel lépek be a levelezők táborába és igyekszem lapunk szerkesztőségével a kapcsolatot mindjobban kiépíteni — írta első levelében Csiba József, a gödöllői állomás dolgozója. — Rendszeresen adok majd hírt az eredményekről, de megírom a hiányosságokat is."

Az elmult hét hónap alatt beérkezett 1258 levél is bizonyítja, hogy tevékeny és fejlődő erő a levelezői mozgalom. Amikor levelezőink büszkén beszámolnak az eredményekről, vagy a hibákról írnak, ez olyan öntudatos vasutasok felelősségét jelenti, akik már nemcsak saját magukkal törődnek, hanem valamennyiünk gondját magukénak érzik. Erről beszél ez a néhány levél is.

Ha összehasonlítást teszek...

Boldog megelégedéssel hallgatom gyermekeimet. A kaposvári leánynevelőintézetben folyó életükről beszélnek.

Ha összehasonlítást teszek az 1928—1934. év között a szegedi intézetben eltöltött időmmel, örömmel állapítom meg az óriási különbséget. Az internátusok akkor csak arra voltak jók, hogy a növendékeken hasznot húzzanak. Például a győri katolikus püspöki kar internátusában 50 pengő — akkoriban igen nagy pénz — volt az ellátási díj és külön költséget jelentett a tanszerek beszerzése. Ha valami rosszat tettünk, veréssel, ebédelvonással torolták meg. Mindez most ismeretlen, most jó szóval nevelik gyermekeinket.

Élmény marad számukra, a nemrég lefolyt vizsgák előtt, a háromnapos tanulmányi kirándulás Budapestre, Visegrádra. A kétheti balatoni, és a Bükk-hegységben eltöltött üdülés. Ma, a jól tanuló gyermekeket értékes jutalmakkal is ösztönzik.

Mi, szülők hálásak vagyunk a gondoskodásért s köszönetet mondunk népi kormányunknak és az intézetbeli dolgozóknak.

Horváth Gábor.
Gyömrő

Legfőbb érték — a bürokrácia?

Egyizben már hírt adtam arról, hogy vonatkísérő laktanyánkat két év óta nem vehetjük használatba, mert a MÁV Vasúttervező ÜV a csatornázást nem jól tervezte, a budapesti igazgatóság pedig a vezetékek bekötését nem végeztette el. A „Szocialista Vasútért"-ban hónapokkal ezelőtt megjelent bírálatra a külső falakon elkezdtek festegetni, de egyébazóta sem történt. Érdemes volna lefényképezni a pihenőszobát, amelyben két ágyvégre fektetett deszka várja a pihenni vágyó vonatkísérőt. A panaszunkat vizsgáló egyik bizottság is erősen kifogásolta a „laktanya" állapotát. Meg kell mondani, hogy az állomási dolgozók még inkább kifogásolják... Ugylátszik, az illetékesek az ismert jelszót így módosították: *legfőbb érték a bürokrácia!*

Bán József
Mór állomás

Ami még hiányzik...

A székesfehérvári új vonatkísérő laktanya javuló életünk egyik büszkesége. Tiszta, rendes, és jó beosztású. Meglepő a laktanyaőrök és a takarítónők iránti tanusított figyelmessége. Minden dicséretreméltó, csak egy-két hiányosságot kellene még pótolni: a mosdóhelyiségbe lábrácsokat kérünk, hogy a dolgozók ne vigyék szét a cipőjükre tapadt szennyet. A mosdóhelyiségben még mindig nincsen meleg víz. Hiányzanak a lócák és a fogasok is.

A hibák megszüntetésével az egyébként teljesen korszerű laktanya még otthonosabbá válna. Szeretnénk, ha a hosszú és fáradságos szolgálat után a vonatkísérők úgy éreznék magukat, mint aki otthonába tér.

Bognár Károly
Tapolca állomás

A bírálat hatására

Jóleső érzéssel olvastuk a lapunkban eddig megjelent bíráló cikkeket. Dolgozóink annál is inkább örülnek ezeknek, mert közöttük az állomásunk hiányosságait ostorozó olyan írások is voltak, amelyek nyomán melegedő, mosdó és új oktatóterem épült a vonatkísérők részére. Eltűnt állomásunkról a „nyakigérő" szemét is. A hibák orvoslását többször sürgettük, de kérésünk nem talált meghallgatásra mindaddig, amíg a visszásságokat a „Szocialista Vasútért" nyilvánosságra nem hozta.

Rigó József
Ózd

HÍREK

— *KOMPLEXBRIGÁDSZERZŐDÉST KÖTÖTTEK a „zöld út" biztosítására Sztálinváros és Pusztaszabolcs állomás dolgozói. Az együttműködés eredményeképpen naponta egy mozdonnyal négy többterheléses vonatot tudnak közlekedtetni.*

— ÁRUDÉZSMÁLÓT LEPLEZTEK LE a szentlőrinci állomáson Kovács István és Kovács II. József forgalmi dolgozók személyében. A népvagyon fosztogatóit átadták a rendőrségnek. *(Kékesi Lajos leveléből.)*

— *TIZENÖT VILLAMOS SZÁLLÍTÓTARGONCÁT helyeznek a közeljövőben üzembe különböző nagyobb állomásokon. Ez évben még négy újtípusú, emelővillás targoncát kap a Budapest-Nyugati pályaudvar és a győri állomás.*

— SZÁRAZELEMES VILLAMOSVILÁGÍTÁST vezetnek be keskenyvágányú vasutaink személy-, munka- és segélykocsijaiban Hajdu Imre, az I/7. szakosztály dolgozójának újítása nyomán.

— *HÁRMAS IKREKNEK ADOTT ÉLETET kedden hajnalban Nagy Józsefné, debreceni vonatfékező felesége az ottani klinikán. Nagyéknak a most született két fiúval és egy leánnyal együtt tíz gyermekük van. Az újszülöttek és az anya egészségesek.*

— AZ IGAZGATÓSÁGOK VERSENYÉBEN — július hónapban — első: Debrecen, második: Szombathely, harmadik: Pécs, negyedik: Budapest, ötödik: Miskolc, hatodik: Szeged.

— KOMPLEXBRIGÁDÉRTEKEZLETET TARTOTTAK a szállítható felek bevonásával Rákospalota-Ujpesten. Az értekezleten részvevő 36 ipari üzem képviselői hangsúlyozták: minden segítséget megadnak a vasutas dolgozóknak az őszi forgalom harcaiban.

— MEGJELENT A 3. SZÁMÚ ÚTMUTATÓ, mely a következő időszakban segítséget nyujt a mezőgazdaság patronálásában. A vasúti főosztály arra kéri a mezőgazdasági üzemek patronálásában részvevő elvtársakat, hogy az útmutatót szerezzék be a megyei tanácsok mezőgazdasági osztályánál.

Avasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

— JÁTSZÓHINTÁT KÉSZITETTEK Karácsond község úttörői részére az Északi Járműjavító XIV. osztályának fiatalai. A hintát az elmult napokban adták át.

— **KIRÁNDULÁST RENDEZNE EGERBE** a miskolci igazgatóság területén működő DISZ-szervezetek augusztus 29-én. A város történelmi nevezetességeit tekintik meg.

— *RÖPLABDABAJNOKSÁGOT INDITOTTAK a szombathelyi igazgatósághoz tartozó DISZ-szervezetek a Lokomotív területi elnökségének segítségével. A röplabdabajnokság döntő mérkőzéseit szeptember 19-én rendezik meg.*

— **FIATAL MOZDONYVEZETŐK ÉS FŰTŐK TANÁCSKOZÁSA** kezdődik szeptember 1-én a szegedi igazgatóságon. Az ifjak az őszi forgalom feladatairól, a téli felkészülésről tárgyalnak.

Pezsdülő ELEVEN-élet az Északi Járműjavító kultúrotthonában

Felszabadulásunk kilencedik évfordulóján az országépítés sok kiváló egyénisége részesült kormánykitüntetésben. Köztük *Vadas Lajos* elvtárs, a munkáskultúra régi kipróbált harcosa, az Északi Járműjavító ÜV kultúrotthonának igazgatója. A „Szocialista Kultúráért" érdeméremmel jutalmazta népi államunk azért az eredményes, odaadó kulturális munkáért, amelyet már régóta végez a vasút egyik legnagyobb üzemében, az Északiban.

Hosszú ideig sok kifogás merült fel az Északi Járműjavító ÜV kultúrotthonának működése ellen. A francia munkásság vasutas hőséről, *Pierre Semardról* elnevezett, szép, nagy kultúrotthon jórészt kihasználatlan volt.

Alig több mint féléve Vadas elvtárs vette át az otthon vezetését. Lássuk, mi történt azóta?

Hat hónappal ezelőtt elhanyagolt helyiségek fogadták a dolgozókat. Ma öröm bemenni az épületbe. Izlésesen berendezett, tiszta termek várják a látogatót. A kultúrotthon sokféle szórakozási lehetőséget nyujt, mindenki jól érzi magát és szórakozásban, tudásban gazdagodva, felüdülve távozhat.

A különböző szakköröknek 205 főből álló állandó tagja van. A következő szakkörök működnek: énekkar, fúvószenekar, szólóénekes, felnőtt és gyermek-színjátszó, felnőtt és gyermek-balett, népi tánccsoport, báb, zongora, fotó, repülőgép és mozdony-modellező, természetjáró.



Az Északi Járműjavító kultúrcsoportja nagy sikerrel játssza Csehov „Leánykérés" című darabját. (Kovács Géza felv.)

A kultúrházban van a sportkör otthona is, amelynek birkózó-, szertorna-, asztalitenisz-, súlyemelő- és sakk-csztálya itt tartja edzéseit.

Valamennyi szakkör hetenként kétszer rendszeresen próbál, illetőleg edzést tart. Ennek a rendszeres munkának és a kitűnő kollektív szellemnek a következménye, hogy az együttesek szép eredményeket érnek el.

A pihenni, szórakozni, sportolni vágyó dolgozók nagy számban keresik fel esténként, vasárnaponként a kultúrotthont. Hetenként átlag 1500 dolgozó fordul meg az otthonban. Hetenként kétszer zenés táncdélutánt rendeznek. Ennek különösen az üzem ifjúsága örül. Állandóan nyitva áll az olvasóterem és a könyvtár, amelynek látogatói 3400 könyv között válogathatnak. A könyvtárnak 14 fiókkönyvtára van az üzem osztályain. Az utolsó félévben 650 kötettel szaporodott a könyvek száma.

Kitűnő sportot és szórakozást nyújt a kultúrház udvarán nemrégen felállított *tekepálya*. A tekepálya régebben is megvolt, de kint a bihariúti sporttelepen, emiatt sok dolgozó nem tudta látogatni. Az üzem kárpitosai társadalmi munkában biliárdasztalt készítettek, ez is rövidesen a dolgozók rendelkezésére áll. Ősztől kezdve rendszeres mozielőadásokat tartanak a kultúrteremben, a legjobb játékfilmekkel.

Röplabdapálya is épült. Ez az egészséges, népszerű sport szintén sok dolgozónak nyujt szórakozást.

Fenyves Imre

Megkezdődött a labdarugó BAJNOKI IDÉNY

A jólkiérdemelt nyári pihenő után megkezdődött az 1954. évi labdarúgóbajnokság őszi fordulója. A pályák zöld gyepén ismét szembe kerülnek egymással a sportkörök legjobb labdarúgócsapatai, hogy újult erővel megküzdjenek a bajnoki pontokért. Benépesedtek a nézőterek s újból felhangzott a zúgó biztatás.

A labdarúgás hazánkban a legnépszerűbb sportág. Ezrek és ezrek űzik, s százezrek kísérik figyelemmel. A Lokomotív SE 118 sportköri csapata vesz részt különböző bajnokságokban. Egy csapat az ország legjobbjai között, az NB I-ben játszik, tíz vasutas együttes az NB II-ben harcol a pontokért, 43 labdarúgó tizenegy a minőségi I. osztályban képviseli a vasutas sportot, a többi labdarúgó pedig az alsóbb osztályokban törekszik eredményre.

Az idei bajnokság sokkal élesebbnek igérkezik az elmultakénál. Különösen az NB II-ben fokozódott a harcikedv. Ennek oka az, hogy jövőre csak két NB II-es csoport lesz, s ezért az idei négy csoport mindegyikéből kilenc-kilenc csapat esik ki. A tíz NB II-es vasutas csapatnak tehát óriási feladatokat kell megoldani ahhoz, hogy továbbra is méltó helyen képviselhesse a vasutas színeket. Vezetőknek, játékosoknak egyaránt sok teendőjük lesz, a joggal elvárt siker érdekében. De nem kisebb feladat vár a legjobb vasutas csapat, az NB I-es Szombathelyi Lokomotív legénységére és vezetőire, valamint az alsóbb osztályban küzdő tizenegyekre sem. Ezek a feladatok lényegesen nagyobb munkát követelnek játékosoktól, vezetőtől egyaránt: a nyári pihenő alatt megkezdett előkészületek helyes, szakszerű folytatását, a gondos formábahozást, formábantartást, széleslátókörű nevelőmunkát és csapatkialakítást.

Az 1954. évi labdarúgóbajnokság őszi fordulójának feladatai igen nagyok. Ezek a feladatok azonban megoldhatók, a kitűzött célok elérhetők, ha mindenki igyekszik a lehető legjobbat nyujtani, azon a helyen ahol a vasutas, s ezen keresztül az egyetemes magyar labdarúgásért dolgozik.

„Kozmás öndicséret"

Egyik „Ütközőnkben" kifogásolták, hogy a miskolci igazgatóság munkaügyi osztályának dolgozója, Kozma Zoltán elvtárs saját magát javasolta elsőnek pénzjutalomra. Megállapítást nyert, hogy a szokásos havi versenyértékelést készítették el, de nem pénzjutalomra. Az értékelés és jutalmazás sorrendjét pedig az illetékes szakmai és alapszervezeti mozgalmi szervek állították össze. A miskolci igazgatóság munkaügyi osztályának vezetője hibázlatható abban, hogy helytelen szövegezéssel terjesztette fel az összesítőt a felsőbb szervhez, amivel Kozma elvtárs is egyetértett. Hibát követett el a pártbizottság és a szakszervezeti bizottság is, akik felsőbb hatóságukat megfelelő ellenőrzés nélkül tájékoztatták, s így Kozma Zoltán elvtárs szerepe helytelen megvilágítást kapott a kérdéses „Ütközőben".

A VASÚTÜZEMI ÉRTEKEZLET NÉHÁNY INTELMÉHEZ...

Eggyel több...

„El kell érni, hogy a szolgálati helyek vezetői kevesebb, de alaposan meggondolt rendeleteket kapjanak."



— Rendelet van rá, hogy a jövőben sokkal kevesebb rendeletet szabad kibocsátani a külszolgálat részére.
— Igenis. Azonnal kiadom a rendeletet az igazgatóságnak.

Készül a távirda vizsgára

„Szigorúan meg kell követelni, hogy a távirda-vizsgák során a pályázók tökéletesen jártasak legyenek az adásban és a vételben."



— *Mit csinál itt a piacon?*
— *Tökéletesítem magam az adásban és vételben.*

Megszívlelte...

„A távbeszélő-vonalak kihasználásánál sok a meddő idő. El kell érni, hogy a hasznos idő átlaga legalább 40—47 perc legyen óránként."



— *De Mancika, miért nem hagyja abba, hisz egy órája beszél?*
— *Mit akar, hiszen növelem a hasznos időt.*

Nem így kell értelmezni

„Ugy kell megszervezni a munkát, hogy a nagy őszi forgalom alatt a pályafenntartás minél kisebb mértékben zavarja a forgalmat."



Pszt, csendesen húzódjunk meg, nehogy észrevegyenek.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztalin-út 83. sz. — Telefon: 228—993 428—317 428—332 Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomda vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 36. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 SZEPTEMBER 4.

Teljes erővel küzdjünk az őszi forgalom sikeres lebonyolításáért

Írta: Tölgyes Lajos, a 7. szakosztály vezetője

Az idei őszi forgalom már megindult. Ez könnyen lemérhető a naponta egyre növekvő kocsirakodások számából, de különösen abból, hogy a rakodások között mind több helyet foglalnak el a mezőgazdasági termékek. A magyar róna és a lankás Dunántúl termékei éppen pártunk politikájából eredően, mind nagyobb tömegekben érkeznek fővárosunkba, a nagy vidéki ipari centrumokba és ugyanakkor nagy mennyiségeket exportálunk belőlük. Ezidén jóval több mezőgazdasági termék érkezett Budapestre, mint tavaly.

A kocsirakodások száma általában 13.000 körül mozog s ha kocsihiány nem lépne fel, időnként a hét végén a 13.000 fölé is emelkedne. Ehhez hozzá fog jönni napokon belül nagymennyiségben a cukorrépa, a burgonya, a téli káposzta, úgyhogy az idei őszi forgalom semmivel sem fog kisebb feladatokat rónі vasútunkra, mint a tavalyi.

Az őszi forgalom lebonyolításának fő elvei változatlanul ugyanazok, mint évekkel ezelőtt. A legfőbb elv: minden felkínált árut maradéktalanul el kell szállítani. Nem elég azonban csak azt mondani, hogy minden árut maradéktalanul el kell szállítani, ehhez nyomatékosan hozzá kell tenni, hogy minden felkínált árut maradéktalanul el kell szállítani éspedig sokkal olcsóbban, mint eddig bármikor. Ennek végrehajtása tökéletesen csak egyféleképpen sikerülhet: tö vezetéssel, mely párosul a dolgozó tömegek legszélesebb versenytörekvéseivel. Tehát feladatainkat csak a munkaversenyek legszélesebbkörű alkalmazásával tudjuk elvégezni.

Még csak elején vagyunk az őszi forgalomnak és máris kocsihiányokkal kell számolni. Mi ennek az oka? Talán nincs még meg a kellő lendület, ami a legfőbb jellemzője az őszi forgalom lebonyolításának, vagy nem hajtják végre az őszi forgalmi rendeleteket, vagy hiányzik a lelkesedés a munka elvégzéséhez?

Az alapvető baj a kocsiforduló-idő magas volta. Kocsifordulónk jelenleg 4—5 nap körül mozog és ezzel a kocsifordulóval nem lehet már a mostani árumennyiséget sem zavartalanul elszállítani. A kocsiforduló leszorítása az őszi forgalom lebonyolításának legfőbb eszköze.

Hogy a kocsiforduló miért ilyen nagy, azt a három üzemi szakszolgálatnál mutatkozó hiányosságokkal lehet magyarázni. A forgalmi, vontatási és a kereskedelmi szolgálat külszolgálata még nem lendült bele kellő erélyével az őszi forgalom lebonyolításába.

A forgalmi szolgálatnál legfőbb hiba az elegymozgás lassú menete. Szakadatlanul fennforog a torlódás veszélye Budapesten, Székesfehérváron, Miskolcon, Kelenföldön. A nagy vasúti csomópontokon néha-néha be is következik a torlódás, aminek következtében a vonatokat csak vontatottan, lassan fogadják, a kocsiforgalom megnő, a kocsitartózkodási idők megnövekednek, általában lelassul a vérkeringés, amely kihat az egész vasúti hálózatra. Ennek kielemzése a forgalmi szolgálat feladata, sőt a gátló okok megszüntetése is.

A kocsiforduló magas értékének másik összetevője a vontatási szolgálatot terheli, a gépre várások, a hosszabbmenetek, a fűtőházi túltartózkodások, a szerelési normák túllépése miatt. Ez még akkor is igaz, ha a gépre várások előidézésében jókora adag terheli a forgalmi szolgálatot is. Számtalan esetben előfordul, hogy gépre várás azért következik be, mert a fűtőházban a szerelés lassan megy, általában a mozdonykiszolgálási normákat túllépik.

Sokszor a gépre várás oka az, hogy nincsenek helyesen vezényelve a mozdonyvezetők, fűtők, vagy rosszul állapítják meg a szabadságolási ütemtervet.

Az összes okok általában a fűtőház vezetőségének gyengeségére vezethetők vissza.

A harmadik összetevő a kirakási nehézségekből származik, amit legszembetűnőbben a miskolci térségben és Sztálinvárosban lehet tapasztalni, ahol a szállító felek már nagyon megszokták, hogy minden érkező árut a MÁV rak ki és semilyen erőfeszítést nem tesznek a kirakások meggyorsítására. Az őszi forgalmi konferenciára meghívott felek igérete úgy látszik, csak igéret marad. Ennek a kielemzése a kereskedelmi szolgálat feladata.

A fenti okok mellett a hiányos együttműködés is szerepel. Emiatt a szolgálati ágak közötti együttműködésben zavarok lépnek fel, ami szintén hozzájárul a rossz kocsiforduló kialakulásához. A tavalyi és az azelőtti őszi forgalom lebonyolításában a fűtőházfőnökök és az állomásfőnökök szoros kapcsolatban voltak egymással, majdnem mindennap megbeszélték a közös tennivalókat. Ezidén ezt még nem tapasztaltuk. Erre is külön fel kell hívnunk az állomás- és a fűtőházfőnökök figyelmét, hogy ezt a mulasztásukat sürgősen pótolják.

Az őszi forgalom előtt a műhelyeknek és a fiókműhelyeknek fokozniok kell a mozdony- és kocsijavítási munkájukat. A műhelyek még 40—50 géppel tartoznak ahhoz, hogy az őszi forgalomban megfelelő mennyiségű gép álljon rendelkezésre. — A kocsijavítási tervet is a leghatározottabban be kell tartani úgy, hogy szeptember hónapban a javításos kocsiállag 4 százalék fölé ne emelkedjen. Ennek következtében a dolgozó kocsipark 7—800 darabbal emelkedni fog. A dolgozó mozdony- és kocsipark számának ilyen arányú növekedése azonban csak akkor elegendő az őszi forgalom lebonyolításához, ha a hiányosságokat felszámoljuk.

A hibák kikűszöböléséhez nagyszerű módszereink vannak: ezek a munkaversenyek, s ezeken belül a havi versenyek. Itt arra kell nagyon ügyelnünk, hogy ne aprózzuk el erőinket. Azokat a munkaversenyeket kell előtérbe helyezni, amelyek szoros összefüggésben vannak a kocsiforduló leszorításával. Melyek azok?

Az „500 kilométeres", a nagy elegysúlyú mozgalom a vontatási szolgálatnál, a kocsitartózkodási idők csökkentése és a menetrendszerűség a forgalmi szakszolgálatnál, az irányvonatképzés a kereskedelmi szolgálatnál.

Ha ezeket a fő erőinket mozgósítjuk, akkor gyorsan fel fogunk emelkedni és nemcsak hogy le tudjuk bonyolítani az őszi forgalmat, hanem olcsón tudjuk lebonyolítani.

Mint már annyiszor mondottuk, az 500-as mozdonyfordulókat az igazgatóságok III. és IV. osztályfőnökeinek kell megszervezniök, a helyi adottságokat véve alapul. Az igaz, hogy az 500 kilométeres mozgalom alapja a menetrendszerűség, amivel még nem rendelkezünk, de a helyi viszonyok között, ennek hiánya mellett is kitűnő 500-as fordulókat lehet szervezni. Példa is volt erre. Emlékszünk rá, hogy kitűnő eredményeket értek el a debreceni igazgatóságban a záhony—nyiregyháza—miskolci 500-as forduló megtervezésénél és arra is emlékszünk, hogy tavaly éppen ilyentájban milyen kitűnő 500-as fordulója volt a miskolci fűtőháznak a hatvan—miskolci vonalon. Nemcsak egy ilyen lehetőség van az országban, hanem nagyon sok. Csak törődés kell hozzá és meg kell jól szervezni az 500-as fordulókat és azok lebonyolítását.

A nagy elegysúlyú mozgalom szintén ilyen fő emelője az őszi forgalom lebonyolításának még akkor is, ha figyelembe vesszük, hogy az új Menetrend Függelék a régi mozdonyterheléseket már 20—25 százalékkal felemelte. A dolog természetéből ered, hogy az 500-as vonatok általában mind nagy elegysúlyú vonatok legyenek, hiszen a nagy elegysúlyú vonatoknak ugyanaz az egyik feltétele, mint az 500 kilométeres mozgalomnak, hogy biztosítani kell számukra a zöld utat.

Azonban fel kell hívni az igazgatóságok figyelmét arra, hogy a nagy elegysúlyú-mozgalom mögé nem rejthetik el az igazgatóságok területén futkározó apró vonatok tömegét, mert akkor tulajdonképpen önmagunkat csapjuk be. Közlekedni fog néhány jól terhelt nagyelegysúlyú mozgalmi vonat s közlekedik 6—7-szer annyi terheletlen. Ezért valamennyi igazgatóság arra törekedjen, hogy a nagy elegysúlyú vonatok az igazgatóságra vonatkoztatott vonatterhelési terv fölött oluszként jelentkezzenek, akkor érjük el igazán célunkat, mert ez azt jelentené, hogy a vonatterhelési tervet túlteljesítve közlekednek a nagyelegysúlyú vonatok. Ahol azt látjuk, hogy a nagyelegysúlyú-mozgalom tervszámait ugyan túlteljesítették, de a vonatterhelési tervük még így is alacsony volt, nem lehet mást megállapítani, mint kinakatpolitikát, mert a nagyelegysúlyú vonatok árnyékában meghúzódik a lazaság, a felületesség, a gépek rossz kihasználása. Természetes dolog, hogy ehhez két partner kell: a forgalom, amely biztosítja a nagy vonatokat és a vontatás, amely el is viszi azokat.

A fűtőházak a nagyelegysúlyú vonatokhoz a legjobb gépeket és a legjobb személyzetet kell hogy adják. Jóllehet, hogy őszre, mint ahogyan már olyan sokat kértük, minden gépet alkalmassá kell tenni a nagyelegysúlyú vonatok továbbítására. A nagyelegysúlyú vonatokat lehetőleg már a rakodásnál kell képezni, ami a kereskedelmi szolgálat feladatkörébe tartozik.

Ha a közlekedő tehervonatok nagy számát csökkenteni tudnánk, már eleve meg is gyorsulna a kocsiforduló, mert hiszen élénkebbé válna a vonalon az élet és mindjárt megszűnne egy másik baj is: a gépre várás.

Az idei őszi forgalom lebonyolításának tehát megvan minden feltétele: megvan hozzá a kocsipark, megvan hozzá a mozdonypark, most a lelkesedésen, az akaráson, a munkaversenyen és a jó vezetésen van a sor.

Az idei őszi forgalmat olcsóbban kell lebonyolítani, mint a tavalyit. Eddig az a helyzet, hogy drágábban dolgozunk, mint tavaly. Elég, ha egy kis összehasonlítást teszünk a tavalyi és az idei forgalom között.

Tavaly ugyanilyen időtájban 10—12 százalékkal több kocsit raktunk, mint ezidén és ehhez ugyanannyi vagy kevesebb gépet használtunk fel, mint most. Tavaly a nagyobb rakodáshoz sokkal kevesebb tartalékot igényeltek, mint ezidén. A mellékteljesítmény százalékos aránya a mozdonykilométerekhez viszonyítva évről évre romlik. Ez az állítás még akkor is igaz, ha hozzászámítjuk azt, hogy 1952-ben a Diósgyőri Fűtőházat (belső szállítás) hozzácsatolták a MÁV-hoz és ennek teljesítménye tisztán mellékteljesítményként szerepel.

Ma ott tartunk, hogy a mellékteljesítmények aránya a mozdonykilométerekhez túl van a 40 százalékon. A mellékteljesítmények kedvezőtlen alakulása következtében az egy mozdonyvezetőre eső szolgálati és mozdonykilométer teljesítmény aránya romlik. Ezt bizonyítja az is, hogy a tehervonatok utazási sebessége a tavalyelőttihez képest romlott. Ha tehát olcsóbban akarunk szállítani, mint tavaly, ezeket a statisztikai értékeket alapos vizsgálat tárgyává kell tenni, megvizsgálni az előidéző okokat és azokat kiküszöbölni. Különösen sokaljuk a tartalékok számának szaporodását, indokolatlannak tartjuk, hogy kevesebb kocsirakodáshoz több tartalék válik szükségessé, mint tavaly.

Ha tavaly kalóriában gondolkoztunk, ezidén fokozottabban kell, hiszen szénkészletünk sem mennyiségileg, sem minőségileg nem kielégítő. A MÁV központi kérdése a szénnel való jó gazdálkodás és a szénnel való helyes gazdálkodást ott kell kezdeni, hogy a minimumra csökkentjük tartalékigényeinket, a tartalékok számát. A lehető legkisebbre csökkentjük a mellékteljesítmények arányát a vonali teljesítményekhez. Atfogó tömegmozgalmat kell szerveznünk a jelzőnél való megállások elkerülésére. Hiszen egy-egy jelzőnél való megállás átlagban 50 kilogramm szenet emészt fel és amellett ezek az erőfeszítések — amelyek az első szállítást célozzák — nagy mértékben elősegítik az őszi forgalom zavartalan lebonyolítását is. Mert ha a jelzőnél való megállítások száma csökken, gyorsabban halad a vonat, csökken a kocsiforduló. Ha a mellékteljesítmények aránya csökken, kevesebbet tolatnak a vonalon, gyorsabban mozognak a kocsik.

A tartalékok száma az, amely a kocsitartózkodási-időket általában csökkenti. S itt meg kell gondolni minden lépést, de emellett is a tartalékok száma lényegesen csökkenthető, mert nem látjuk indokát annak, hogy kisebb kocsirakodás idején nagyobbszámú tartalékgép legyen szolgálatban.

A váratlanul jelentkező kocsibefutások valóban sokszor szükségessé teszik egy-két tartaléknak a beállítását. Ez is megoldható olyan formában, ha a felesleges tartalékokat lemondjuk és ezekből a lemondott tartalékokból a fűtőházakban egy-egy gépet készenlétben tartunk a váratlanul jelentkező kocsibeállítások biztosítására. Bár az üzemviteli tervszervezet mai állása mellett s az elegyáramlási tervből számítva előre tudni kell, hogy hol válik szükségessé újabb ideiglenes tartalék beállítása.

Meg kell tanulniok a vasútigazgatóságoknak, hogy sokkal nagyobb tervszerűséggel dolgozzanak, mert a tervszerű munkában óriási rejtett tartalékok hevernek. Ezt a tervszerű munkát a fűtőház-, állomás- és kereskedelmi főnököknek közösen kell kialakítani. S meg fogják látni, mennyivel könnyebbé válik számukra a napi feladatok elvégzése.

Az idei őszi forgalom lebonyolításához újabb erő is jelentkezik. Ez a teherkocsik raksúlyának a felemelése. Már most is több mint 6000 kocsinak emeltük fel a raksúlyát, kocsinként 4 tonnával. Az üzemi kocsipark növelése miatt egyelőre csak olyan kocsikat küldünk a műhelyekbe raksúly emelésre, amelyek valamilyen javítási okból egyébként is a műhelybe kerülnének. A nagyműhelyek és fiókműhelyek mindent kövessenek el, hogy minél több felemelt raksúlyú kocsi álljon rendelkezésre. A felhasználószerveknek pedig arra kell ügyelniök, hogy ezeket a lehetőségeket a szállításnál ki is használják. Tehát kőhöz, szénhez, vasáruhoz olyan kocsikat kell kiállítani, amelyeknek a raksúlyát már felemeltük. Ezekből kell a szén, kő, kavics fordavonatokat képezni, mert különben a raksúlyfelemelésbe befektetett anyag és munkaerő kárba vész. Ez még a nagyelegysúlyú mozgalom fejlődését is elősegíti, mert a tengelyszám csökkenthető az ilyen kocsikból képzett nagyelegysúlyú vonatoknál. Semmiképpen sem szabad ezeket a lehetőségeket kiengednünk a kezünkből.

Sokkal nagyobb lendületet kell adni a vágányok közötti javításoknak. Ezt is csak együtt oldhatja meg a vontatási és a forgalmi szolgálat. A kocsivizsgálóknak ott kell állniok a vonat behaladásakor minden egyes alkalommal s vizsgálni a beérkező kocsikat. Ne akkor kerüljön a kocsik kisorozására sor, amikor a vonat már éppen indulóban van. Rengeteg zavart idéz elő az ilyen hanyag kocsivizsgálat. A legtökéletesebb együttműködésnek kell tehát kialakulnia ezen a téren is.

Az őszi forgalom már itt van, neki kell tehát gyűrűznі minden vasutasnak, hogy az idei őszi forgalmat is sikeresen le tudjuk bonyolítani. Eddig minden őszi forgalmat győzelemre vittünk, ez idén is így fog történni. De hogy így történjen, fel kell számolni minden hiányosságot valamennyi szolgálati ágnál s nagy lelkesedéssel és erővel, a főbb munkaversenyek legszélesebbkörű alkalmazásával ismét, mint mindig, győzelemre visszük az őszi forgalmat és minden felkínált árut olcsón és balesetmentesen rendeltetési helyére szállítunk.

Erre kötelez mindnyájunkat a vasutas becsület!

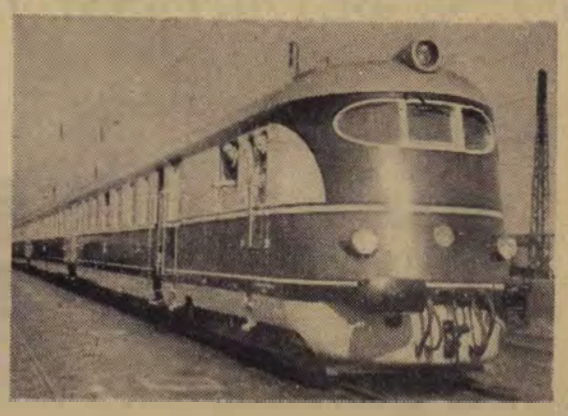
Forgalmi szolgálattevőink jó munkája az őszi forgalom ügyét segíti



Már a IX. országos vasútüzemi értekezleten hangsúlyozták, hogy a nagyarányú mezőgazdasági szállítások ezévben átterelődnek őszre és hosszú időn keresztül csúcsforgalmat kell lebonyolítani. Előreláthatólag két és félmillió tonna cukorrépát, egymillió tonnával több burgonyát, a tavalyinál jóval több len-, kender és gyapotterméket, gabonanemüt, vetőmagot, közel négyszer annyi műtrágyát kell szállítanunk, mint tavaly ősszel. Ezek a feladatok gyorsabb szállítást követelnek. Vasutasaink vérévé kell, hogy váljon ez a jelszó: „Mindent vinni, mégpedig azonnal!" Filipovics István, Bicske állomás forgalmi szolgálattevője példaadó munkával segíti a vasútüzemi értekezlet határozatainak végrehajtását. Ő is magáévá tette a jelszót, amit mi sem bizonyít jobban, minthogy fajlagos kocsimozgatási tervét 113, kocsitartózkodási tervét 108, a menetrendszerinti indítást 103, a rakodási idő csökkentését 131, kocsikihasználási tervét 102, terhelési tervét pedig 104 százalék állaggal teljesíti. Filipovics elvtárs szolgálatát balesetmentesen, minőségi mutatók teljesítésével látja el.

(Kovács Géza felv.)

A magyar ipar büszkesége



A Ganz Vagon- és Gépgyár újtípusú, négy kocsiból álló motorvonatot készített. A magyar ipar büszkesége csütörtökön reggel indult el a lipcsei nemzetközi vásárra.

(Bozsán Endre felvétele.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A pártkongresszus határozatának végrehajtásával segítsük az őszi forgalom sikerét

— A szombathelyi politikai osztály aktíváértekezlete —

Pártunk III. kongresszusának határozata a pártélet minden területén fokozott feladatok elé állítja pártszervezeteinket. A vasutas pártszervezetekre is komoly tennivalók várnak, amelyek szükségessé tették, hogy a vasút politikai osztályok meghallgassák az aktivisták véleményét, megbeszéljék a legfontosabb teendőket és mozgósítsák őket ezek végrehajtására. Ez a cél vezette a szombathelyi igazgatóság politikai osztályát is, amikor aktíváértekezletre hívta össze a legjelentősebb munkahelyekről a vezető kommunistákat.

Magyar János elvtárs, az igazgatóság politikai osztályának vezetője beszámolójában leszögezte, hogy a vasúton is sokkal következetesebben kell küzdeni a kongresszusi határozat soronlévő feladatainak megvalósításáért, a munka termelékenységének növeléséért, az önköltség csökkentéséért, az anyag- és munkaerőtakarékosságért, az ellenőrzés megjavításáért. Megállapította, hogy az igazgatóság területén csökkent a termelékenység és emelkedett az önköltség: az első félévben 2,414.600 forint volt a béralapátlépés. Ennek oka elsősorban az, hogy sem a pártszervezetek, sem a szakvonali vezetők nem ellenőrzik saját területükön a bér- és munkaerő elosztását és felhasználását. Sok volt a jogtalanul kifizetett bér. Rámutatott, hogy a hibákért az alsóbb vezetőket felelősségre vonják, de a felsőbb vezetők felelősségrevonása sok esetben elmarad.

A hiányosságok elterjedése elé — állapította meg a beszámoló — nem emeltek gátat a pártszervezetek, de a politikai osztály sem, mert munkájukban még nem honosodott meg a sokoldalú ellenőrzés, nem fejlődött irányító munkájuk, a kongresszus útmutatásait nem vitték át a gyakorlatba, azok sokszor csak szavak maradtak. Ez az agitációs és propagandamunka gyengeségét is bizonyítja.

A hibák kijavításának módjait a beszámoló négy pontban sűrítette. Ez az összevonás áttekinthetővé tette ugyan a feladatokat, de — éppen összefoglaló jellege miatt — nem elemezte elég mélyrehatóan a megoldás módjait. Nem dombarította ki eléggé, hogy mennyire fontos a kommunisták kezdeményezése, példamutatása, öntevékenysége az önköltség csökkentéséért vívott harcban, nem hívta fel kellő nyomatékkal a részvevők figyelmét arra, hogy eredmény csak úgy várható, ha az aktivisták a dolgozókkal megbeszélik a takarékosság számtalan lehetőségét és együtt harcolnak a megvalósításáért. Minden munkahelyen, minden munkakörben a megtakarításnak ezernyi változata kínálkozik. A lehetőségek teljes kiaknázása ülteti át a kongresszus határozatait a mindennapi életbe, a gyakorlatban megtakarított összegek válhatnak csak kézzelfogható eredményekké, a dolgozók életszínvonalának emelőivé. A kicsinynek látszó megtakarításokat sem szabad lebecsülni. A munkahelyek ezrein elért „filléres" megtakarítások a népgazdaság egészében százezrekké növekednek.

A beszámoló utalt arra, hogy a pártszervezeteknek és a politikai osztálynak tovább kell javítani a termelés pártellenőrzését, ami nemcsak azt jelenti, hogy a szakmai vezetőket beszámoltatjuk a végzett munkáról, hanem azt is, hogy a pártellenőrzés tömegellenőrzés legyen, s a pártszervezetek minden esetben tegyék meg a dolgozók észrevételei alapján a szükséges intézkedéseket.

A hozzászólások helyesen kapcsolódtak az aktíváértekezlet anyagához. Olyan területeken mutattak rá az önköltség csökkentését gátló okokra, amelyeket a beszámoló nem ölelt fel. *Papp Tibor*, Várpalota állomás DISZ-titkára szóvátette, hogy állomásukon a kész irányvonatok 30—36 órát is várakoznak gépre, vagy szakaszra. *Márvány János* arról beszélt, hogy a tapolcai fütőházban sok olyan „*mellékcsatorna*" van, amelyen a dolgozók pénze elfolyik. Például: rossz a műszakiak munkaszervezése, sok az adminisztráció. A pártszervezet, a szakvonali vezetés, de az igazgatóság és a politikai osztály is sok hibát elnéz.

Török József, az igazgatóság VI. osztályának vezetője az indokolatlanul engedélyezett rakodási idő kedvezmények felülvizsgálását tette szóvá. Több üzemtől vissza lehetne vonni a kedvezményeket. Hangsúlyozta, hogy az önkezelési kocsik kirakásában példát kellene mutatni a szállíttató vállalatok felé, de a gyakorlatban ez nem így van, Szombathelyen például az anyagszerkezelési szolgálat a legrosszabb „kirakó".

Koroknai Gyula arról számolt be, hogy a Szombathelyi Járműjavító ÜV jó eredményei szorosan összefüggnek a pártélet aktivitásával, a taggyülések színvonalának emelkedésével. Nincs olyan taggyülésük, amelyen ne vennének fel tagjelöltet, mert a kommunisták jól foglalkoznak a pártonkívüliek nevelésével.

Szabadfi József, a területi bizottság elnöke arról beszélt, hogy a pártszervezetek is felelősséggel tartoznak a termelési értekezletek színvonalának csökkenése miatt, mert magukra hagyják az üzemi bizottságokat. Nem válik hasznára a termelésnek az sem, hogy sok helyen ok nélküli bizalmatlanság nyilvánul meg a régi műszaki értelmiségiekkel szemben, ez pedig csökkenti a munkakedvet. A kommunistáknak kellene az alapvetően hibás vagy rosszindulatú nézeteket eloszlatni.

Kiss István, a vasút politikai főosztály munkatársa példákkal világította meg az önköltség első félévi emelkedéséből származó veszteségeket. „*A vasút önköltsége fél év alatt annyival emelkedett, hogy ebből az összegből 101 darab 424-es mozdonyt, vagy 2043 darab 15 tonnás, légfékes G-kocsit lehetne előállítani*" — mondotta.

Pánti Béla, az igazgatóság vezetője leszögezte: a vasúton az önköltségcsökkentés első feltétele a menetrendszerinti közlekedés. Javasolta, hogy a szolgálati vezetők a legjobb dolgozók bevonásával alakítsanak takarékossági és önköltségcsökkentési brigádot.

A felszólalásokra *Magyar János* elvtárs válaszolt, majd felhívta az értekezlet részvevőit, hogy szerezzenek érvényt munkájukban a kongresszus útmutatásai valóra váltásának.

Az aktíváértekezleten — a hiányosságok ellenére is — megmutatkozott, milyen nagy jelentősége van az ilyen tanácskozásoknak. A politikai osztály, az igazgatóság vezetői megismerték a külső munkahelyek kommunista vezetőinek véleményét, javaslatait. A hozzászólások arról tanuskodtak, hogy a kongresszus határozata mindinkább élő valósággá válik a mindennapi munkában és méginkább azzá válna, ha a felsőbb vezetés több segítséget adna, aminek a hiánya a felszólalásokból is kicsendült. A szombathelyi igazgatóság a terület ipari és mezőgazdasági helyzeténél fogva fontos helyet tölt be az ország gazdasági életében, tehát jó munkája kiváltképpen jelentős. Az aktíváértekezlet módot adott a részvevőknek arra, hogy még jobban felismerjék, hogyan járulhat területük jó munkája ahhoz, hogy a kongresszus határozatai megvalósuljanak, a gyorsabb és olcsóbb szállítással hogyan segíthetik az új gazdaságpolitika sikerre vitelét, az életszínvonal emelését.

Vita a TANÁCSTÖRVÉNY tervezetéről

Több műszaki dolgozót a tanácsokba

A tanácstörvény tervezete minden lehetőséget megad ahhoz, hogy a tanácsapparátus tovább demokratizálódjon. A tanácstagok felelőssége az eddiginél sokkal jobban kidomborodik majd, azonban ehhez az is szükséges, hogy a törvény kötelezze a tanács vezetőit: támaszkodjanak a dolgozók által megválasztott tanácstagokra, ne mellőzzék a tanácstagok segítségét, mert ezzel olyan érzést váltanak ki belőlük, hogy nincs rájuk szükség.

Javasolom, hogy az egyes választókerületek lakosainak összetételétől függően válasszák meg az arra érdemes küldötteket. Például a borsodmegyei tanácsban mindössze ketten képviseljük a vasutasokat. Tapasztalataim alapján hibának rovom fel azt is, hogy kis mértékben támaszkodott a tanács a műszaki értelmiségre. A műszakiak gyakorlati tapasztalatai pedig igen nagy mértékben tudják előrevinni a tanács munkáját.

Varga Károly,
mozdonyvezető,
a borsodmegyei tanács tagja.

*

Javasolom, hogy a tanácsapparátusokba válasszanak több műszaki dolgozót, akiknek segítsége nagy erőt jelentene a tanácsok munkájában. Emellett a törvénytervezet most módot nyújt arra, hogy egyenlő súllyal legyenek képviselve a tanácsokban a munkások, a parasztok és az értelmiségiek. Végül javasolom: a tanácsülések első napirendi pontja mindig az legyen hogy a tanács hogyan teljesítette az előzőhavi határozati javaslat pontjait.

Aradi Dezső,
a miskolci igazgatóság dolgozója, tanácstag.

A pártszervezetek és a tanácsok kapcsolatáról

Nálunk a járási tanácsban három vasutas tanácstag van s mind a három ugyanabból a községből, Zalaszentiványból. Ez a helytelen megoszlás mutatja, milyen nagy szükség van a tanácsok újraválasztására. Különös gonddal kell ügyelni az arányosságra az új tanácsválasztásoknál, hogy a tanácstagok számarányuknak megfelelően képviseljék területük dolgozóit. A választói névjegyzék összeállításánál vegyék figyelembe az arra méltó fiatalokat is, jelöljék őket nagyobb számmal, hogy ők is több teret kapjanak az államügyek intézésében.

Véleményem szerint a tanácstörvény-tervezetének jobban kell hangsúlyoznia a pártszervezetek és a helyi tanácsok kapcsolatát. Pártszervezeteink fontos feladata, hogy különösen a vezetőket, de a tanács tagjait is neveljék a politikai és a szakmai színvonal emelésére, a bürokrácia kiküszöbölésére, ébersége. El kell érni, hogy a tanács valamennyi tagja szeresse, tekintse hivatásnak megbízatását, tanácsainknál jobban érvényesüljön a kollektív vezetés elve.

Baján Kálmán,
a zalaegerszegi járási tanács tagja.

Nemzetközi HÍREK

Anglia

Háromszázmillióval csökkent a brit vasutak utasforgalma



A The Railway Review augusztus 13-i számában olvassuk:

Az angol vasutasokat aggodalommal tölti el, hogy a kormány kedvezményekben részesíti a brit közúti személyforgalomban foglalkoztatott autóbusz-társaságokat. Ugyanakkor mostohagyerekként kezeli a hatalmas, kiterjedt vasútvállalatokat, főként az itt foglalkoztatott vasutasok ügyét. Ennek tudható be többek között, hogy amíg az elmult 15 év alatt 10 millióval emelkedett az autóbuszon szállított utasok száma, ugyanezen idő alatt a vasútak utasforgalma több mint 300 millióval csökkent.

Olaszország

Olasz vasutasok a békéért



A „Bollettino Sindicale" legutóbbi számában beszámol az olasz SFI vasutas szakszervezet központi bizottsága legutóbbi felhívásáról, melyet az olasz kormányhoz intézett.

A szakszervezet vezetősége, tagjai nevében, azzal a felhívással fordult a kormányhoz, hogy tegyen meg minden tőle telhetőt a nagyhatalmak körében a béke megszilárditása érdekében. Kövessenek el mindent, hogy a nagyhatalmak békés politikát folytassanak, helyezzék törvényen kívül az atomfegyvereket. A felhivás végül hangsúlyozza, hogy az olasz kormány minden erejével küzdjön az atomenergia békés felhasználásáért, az emberiség haladásának előmozditására.

A sok százezer olasz vasutas egy emberként támogatná a kormányt a népek együttműködéséért, a világbéke megszilárditásáért folyó küzdelemben — fejeződik be a szakszervezet központi bizottságának felhivása.

Nyugat-Németország

Az „álomvonat" — álom maradt



A világlapok nem is olyan régen a nyugatnémet hirügynökségek jelentése alapján szétkürtölték, hogy a nyugatnémet vasutak a közeljövőben befejezik az eddig ismert korszerű szerelvények legjobbikát, az „álomvonatot". A bejelentés szerint ez lett volna a világ legkorszerűbb, legszebb, legcsodálatosabb vonata.

Amint most a nyugatnémet „Deutsche Woche" közli, az „álomvonatot" nem sikerült üzembe helyezni. Egyszerűen azért, mert a spanyol szabadalom a kivitelezés során nem bizonyult megfelelőnek. Így az „álomvonat" csak — álom maradt.

Újabb hét irányvágányt helyeztek üzembe a ferencvárosi rendezőpályaudvaron

Szerdán délután Budapest-Ferencváros állomáson rövid ünnepség keretében adta át rendeltetésének *Csanádi György* elvtárs, MÁV vezérigazgató, a *keleti rendező* újabb hét irányvágányát. Ezzel a pályaudvar *keleti rendezőjének* építését négyévi kemény munka után csaknem teljesen befejezték.

Az új gurítón lényegesen meggyorsítják a vonatrendezés munkáját a hidraulikus vágányfékek. Az új rendezőpályaudvaron a váltók központi állításának. Korszerű hangosan beszélő és térfelügyeleti telefonberendezés könnyíti meg a gurítódomb dolgozóinak munkáját.

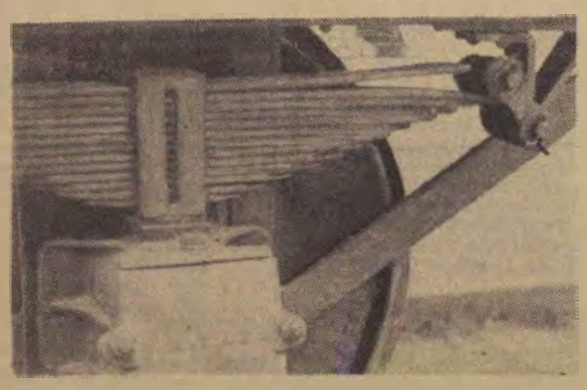
Az éjszakai gurítási munkálatoknál többemelet magas fényszórók világítják be a rendező területét.

Csanádi György elvtárs részletesen ismertette a *keleti rendező* építésének menetét és jelentőségét. Beszédében hangsúlyozta:

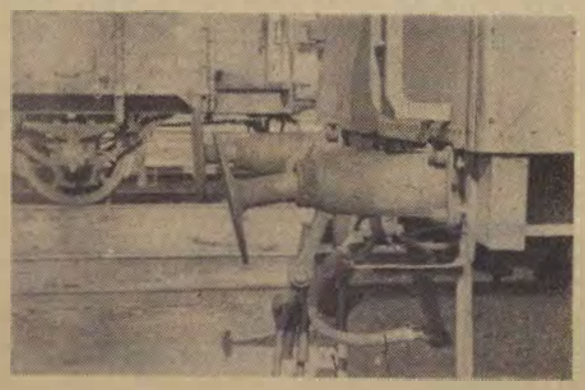
— *A ferencvárosi rendezőpályaudvar nagyarányú bővítése során olyan új létesítményeket adunk át a forgalomnak, melyek nemcsak az állomás munkáját könnyítik meg, teszik jobban szervezhetővé, gazdaságosabbá a vasúti szállítást, hanem számottevően elősegítik vasúthálózatunk egészének munkáját és ezzel növelik népgazdaságunk erőforrásait.*

A *keleti gurítót* mintegy százmillió forint összegű beruházással építették. A legutóbb elkészült hét irányvágány építésénél 45.000 köbméter földtöltést és 18 kilométer hosszúságú vágányt építettek. Az építésben részvevő vállalatok dolgozói egymással versenyben álltak a határidők csökkentéséért. Ennek eredménye, hogy az október 31-i határidőt kereken két hónappal megrövidítették. Ezt különösen a MÁV Épületszerelő és Előgyártó ÜV dolgozói segítették elő, akik az építés útjában álló házakat görgők segítségével — szovjet építési módszerek felhasználásával — 137—186 méter távolságra eltolták.

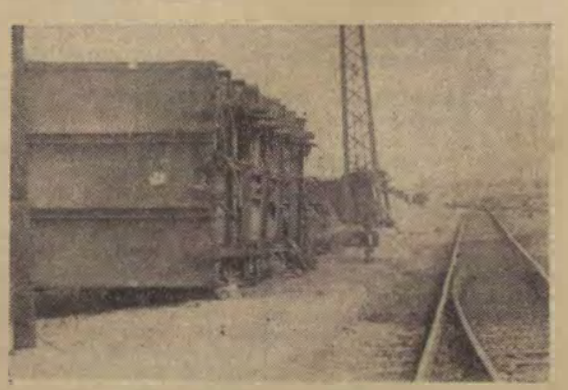
— AZ UTASÍTÁS BETARTÁSA: TÖRVÉNY —



Az utasítások be nem tartása, az éberség elhanyagolása könnyen balesethez vezethet. Az időben felfedezett hiányosság a kocsikon emberi életet véd, jelentős anyagi kártól óv meg bennünket.



Nem egy esetben látunk szerelvénybe sorozva elgörbült, vagy törött fűtőcsöveket. A kocsikkal dolgozó vasutasoknak harcolni kell azért, hogy az ilyen sérült járművet utasítás szerint a vonat végére sorozzák be utánfutóként.



A váltóellenőrzések elhanyagolása, a figyelmetlen váltóállítás, a váltójelzők képeinek felületes megtekintése ilyen és hasonló balesetek forrásává válik.
(Kovács Géza felvételei)

Hogyan lehet növelni a vonalak átbocsátóképességét

Füzesabony állomás órája 12.30-at mutat. Az előbb jelentett menetrendszerinti túlsúlyos miskolci vonat akadálytalanul haladt át az állomáson. Az *500-as*" gép mozdonyvezetője mosolyogva emeli kezét sapkájához, a forgalmi szolgálattevő elégedetten viszonozza a köszöntést.

— Ha csak pár percet késik, beleesik a déli személycsoportba és akkor meg kell osztani, mert nem fér el az állomásban — mondja *Győri* elvtárs, állomásügyeletes. — Az ilyen művelet pedig 30-tól 60 percig terjedő időt vesz igénybe. Ez nemcsak a vonat utazási sebességét rontja, hanem zavart idéz elő az egész vonalon.

Köztudomású, hogy *Füzesabony* állomás milyen fontos szerepet tölt be az átmenő forgalom zavartalan, gyors lebonyolításában. Itt halad át az ország különböző részeibe irányított borsodi szén, rajta keresztül jutnak az Alföld mezőgazdasági terményei a borsodi iparvidékre, ősszel pedig a cukorrépaszállítmányok Hatvanba, Szerencsre.

A forgalmisták találékonysága, öntevékenysége

Hogyan felelnek meg kulcsponti helyzetüknek a füzesabonyi vasutasok, *hogyan hajtják végre a vasútüzemi értekezleteken azt a határozatát, hogy növelni kell a vonalak átbocsátóképességét?*

Az iménti mozzanat, amikor sikerül akadálytalan áthaladást biztosítani, ma már mind jellemzőbb erre az állomásra. Nagy szó ez, hiszen a vidék egyre növekvő forgalma régen „kinőtte" ezt a meglehetősen szűkre szabott pályaudvart. Átlagos befogadóképessége 90 tengely, emiatt állandó kezelési nehézségek fordulnak elő. Ha megállnak a vonatok kezelésre, az átbocsátóképesség minimumra csökken. Két vágány van, amelyen 150 tengely elfér, de ha ez foglalt, kezelni már nem lehet. Ezt a veszélyt ugyan nagymértékben csökkentette a nyáron létesített mezőkeresztes-mezőnyárádi vízállomás. Amióta ez működik, a vonatok általánosságban mind ott kezelnek. De még mindig fennáll az a veszély, hogy ha befutnak a személycsoportokba, bedugul az állomás.

— Itt van aztán szükség a forgalmi szolgálattevő tudására, találékonyságára, egyéni kezdeményezésére, nem utolsó sorban pedig arra, hogy *szigorúan betartsa az utasításokat* — mondja *Győri* elvtárs.

— Igen, ez a legelső — veszi át a szót *Kozák József* elvtárs, forgalmi szolgálattevő. — A szolgálati utasítás betűjét és szellemét kell mindig híven követni, s akkor nincs „dugulás", biztosítani lehet az áthaladást. Átmenő állomáson igen-igen fontos, hogy a *forgalmi szolgálattevő állandó szoros kapcsolatot tartson a menetirányítóval.* Mi a magunk részéről ezt a gyakorlatot követjük, meg is kapjuk menetirányítóinktól a legmesszebbmenő támogatást és ma már kialakult köztünk egy olyan „összjáték", ami nagymértékben megkönnyíti munkánkat. Szerencsére majdnem mindegyikük szolgált Füzesabonyban, ismerik az állomást, tudják, hogy kicsi a terünk, ezért az átmenő elegyek indítását lehetőleg úgy irányítják — s ha szükséges, Vámosgyörkön, Ludason vagy Mezőkövesden leállítják őket — hogy ne essenek bele a személycsoportokba. Azt is gyakran megteszik; elkísérik a vonatokat, hogy lássák, hol mi a hiba. Nem győzöm hangsúlyozni, mennyire fontos ez. Ajánlom valamennyi forgalmi szolgálattevő társamnak, kérjék ezt a segítséget a menetirányítóktól. Előfordult már, hogy nem tudtuk megérteni egymást távbeszélőn, például legutóbb a tolatós tehervonatok hosszú tartózkodása ügyében. A menetirányító nyomban megjelent és személyesen beszéltük meg, miként segítsünk azon, hogy ne legyen „elfekvő" vonat állomásunkon. Különösen *Palla* Gyula és *Halas* elvtárs segítségének köszönhetünk sokat.

— Az igazgatóság III. osztálya is éber figyelemmel kíséri az átmenő vonatok sorsát és nyomban segít, ha kell. Volt például két vonatunk Miskolcról, amely az esti csoportban mindig „lebukott" a vonalon. Javaslatunkra későbbre helyezték az indításukat és most már akadálytalanul közlekednek. *Ilyesmire is ki kell hogy terjedjen a forgalmi szolgálattevő figyelme; merjen javaslatokkal előállni felsőbbségének.*

Még valamit hangsúlyoz Kozák elvtárs: szorgalmazni kell a pontos vonatelemzést a kiinduló állomástól, de közben is állandóan érdeklődni kell a vonathelyzet változásairól, hogy tisztában legyen vele a forgalmi szolgálattevő, hány kocsit hoz a vonat, hány helyen, hol van benne *„kiváló"* elegy, mert csak így tudja gyorsan lebonyolítani a tolatást és szabaddá tenni állomását áthaladó vonatok számára.

JÁRÓRBEN Ajkán és Zalaegerszegen

Két szolgálati helyen jártunk, kezünkben a *IX. országos vasútüzemi értekezlet* határozatával. A határozatban színes ceruzával aláhúztuk a következő sorokat: *„... szeptemberben és októberben naponta átlagosan 471 irányés közvetlen vonatot kell közlekedtetni... az őszi forgalom alatt a szénküldemények 55 százalékát... irányvonatokkal kell továbbítani".* Hogyan is állunk az irányvonatképzéssel ezen a két állomáson: *Ajkán*, ahonnan az ajka-csingervölgyi medence szenét és *Zalaegerszegen*, ahonnan a pakurakeveréket szállító vonatokat indítják.

Az ajka-csingervölgyi

kisteljesítményű iparvasút hozza a szenet a festői szépségű hegyek-völgyek közül, persze, a nehéz pályán csak kisebb tételekben. Bizony, nem csekély munkájába kerül a szűk befogadóképességű állomás dolgozóinak, amíg ezeket a mondhatni csurranó-cseppenő elegyeket kész vonattá rendezik. Sőt: irányvonattá ide érkeznek az elegyek az úrkúti mangánbányából, meg a halimbai bauxitbányából is.

— Bizony. *Archipov* és *Lucskov* elvtársak segítettek az állomásunkon — mondja *Varga Imre* forgalmi szolgálattevő olyan magától értetődően, mintha a kiváló szovjet elvtársak egyenesen azért vezették volna be nagyszerű síktolatási módszerüket, hogy ennek a magyar állomásnak megkönnyítsék a munkáját. — Gyorsan tudjuk rendezni a vonatokat és sok gondot veszünk le ezzel *Celldömölk* és *Komárom* vállairól. A vasútüzemi értekezlet határozatát az irányvonatképzésről és a rakodásokról a bányával is ismertettük, s hála a megértő együttműködésnek, nemcsak mi, hanem a bánya is magáévá tette a határozatot.

Az eredmény: a rakodások meggyorsításával 6—8 órányi csökkenést értek el a pesti kocsik tartózkodási idejénél. Az összes irányelegyet irányvonattal továbbítják, nem küldenek irányelegyet rendezésre sem Celldömölkre, sem Komáromba s a déli óráktól kezdve megrakott kocsik már hajnalban indulnak szénrakományukkal Budapestre.

Más hangulat fogadja a látogatót

a zalaegerszegi pakurakeverőnél,

illetve *Zalaegerszeg* állomáson. Van itt panasz, nem is egy. Vegyük csak a legjelentősebbet, amit így mondtak el az állomás dolgozói:

— Készen áll az irányvonatunk, mondjuk *Rákosra* vagy *Szolnokra*, a gép érkezése rövid időn belül várható. Am mozdony helyett megszólal a mozdonyirányító telefonja: *„X. Y. fűtőház leáll, ha nem kap azonnal ennyi meg ennyi pakurát".* Mit tudunk tenni? A kész irányvonatból kisorozunk 4, 6 vagy 10 kocsit. Az elkésett, megváltoztatott, kapkodó diszponálások szinte naponta felborítják irányvonattervünket. A zalaegerszegi szertárnak a vasúti főosztály 7/a osztálya adja a díszpoziciókat — bár ne adná. Ugyanakkor a szombathelyi igazgatóság úgy rendelkezett, hogy pakurás elegy csak irányvonattal mehet. Hogyan tudjuk mi betartani az igazgatóság utasítását, ha a 7. szakosztály vontatási osztályának szénirányító csoportja így irányít?

A kérdésre remélhetőleg illetékes helyről választ kapnak majd a zalaegerszegiek, s talán olyan segítséget is, hogy ismét több irányvonatot tudjanak indítani a ma már keresett, jobb minőségű pakurakeverékből.

Üdvözöljük bányászainkat!

Negyedszer ünnepli az ország a bányásznapot. Sok kemény csatát nyert bányászaink tudják, hogy szocializmust építő hazánkuak egyre több szénre van szüksége. Ezért igyekeznek a versenylendület fokozásával, hogy adósságuk törlesztésén felül mind több és jobb szenet adjanak az országnak.

A vasút, mint az ország legnagyobb szénfogyasztója különös figyelemmel kíséri munkájukat. Közeledik a tél, a vasútnak is több és jobb minőségű szénre lesz szüksége. S ezt a több és jobb szenet a bányászoktól várja.

De a vasutas dolgozók nemcsak kapni akarnak, hanem adni is. Segítik bányászainkat, hogy az általuk kitermelt szén minél gyorsabban, s olcsóbban juthasson oda, ahol átalakul energiává, ahol meleggé, barátságossá varázsolja a munkahelyeket, családi otthonokat.

A bányásznapon, amikor köszönettel szorítjuk meg derék bányászaink kezét, ebben a kézfogásban is benne van, hogy késedelem nélkül, a leguagyobb gonddal, a lehető legolcsóbban juttatják rendeltetési helyükre a szénszállítmányokat. Azzal a szénnel pedig, amit maguk tüzelnek el a mozdonyok kazánjában, a munkagépek üzembetartására, műhelyek, hivatalok fűtésére, okosan, gazdaságosan, takarékosan bánnak.

Amikor a negyedik bányásznap alkalmából további sikereket kívánunk, kérjük bányászainkat, hogy segítőkészségünk ösztönözze őket még eredményesebb munkára és segítsenek hozzá szállítási feladataink teljesítéséhez.

Így készülünk fel a télre?

Úgy tudjuk: a vasúton mindenütt folyik a télre való felkészülés, hogy a tavalyi tapasztalatok alapján elkerüljük egy esetleges újabb kemény tél nehézségeit. Sajnos, a debreceni fűtőházban hiányos a felkészülés. Tavaly télen az újságban felhívtam a figyelmet a hiányosságokra. Legelemre 1954. március 10-i keltezéssel az I/6 építési és pályafenntartási szakosztálytól *Tusa* szakosztályvezető elvtárs aláírásával választ is kaptam. Közli, hogy azokat a hiányokat, amelyek műhelyeink fűtési berendezésében fennállanak, *legkésőbb 1954 április-május hónapban pótolják és ekkorára a központi fűtés berendezésének szerelése befejeződik.* A válasz hozzáfűzte még, hogy fűtőházunkat erre a télre mindenképpen olyan állapotba hozzák, hogy dolgozóink megfelelő hőmérsékletű műhelyekben végezhessék munkájukat. *Ennek ellenére eddig csupán annyi történt, hogy tartottak nálunk egy vizsgálatot, a központi fűtőberendezés szerelését azonban még meg sem kezdték.*

Dolgozóink eddig legtöbbször betartották adott szavukat, elvárják azonban ezt azoktól is, akiknek az a feladatuk, hogy munkakörülményeinket jobbá tegyék.

Harsányi László
debreceni fűtőház

Ami a megnövekedett gyógyszerigények mögött van...

Szocializmust építő társadalmunk egyik jelszava: legfőbb érték az ember.

A népgazdaság sokmilliós forintot fordít a társadalombiztosító intézetek fejlesztésére, egyre jobban törődik kormányunk a megbetegedett vasutasok egészségének helyreállításával.

Egész sor olyan intézkedést töröltünk el például, amely megkötötte az orvosok kezét a drága gyógyszerek alkalmazásánál.

Ma már mindenki érzi és tudja, hogy semmiféle gyógyszer nem lehet drága ahhoz, hogy beteg dolgozóink egészségét újra visszaadjuk.

Így természetes ez. Annyira természetes, hogy sokan úgy használják ki a lehetőségeket, hogy kisebb egészségi panasz esetén is orvosságok tömegének felírását kérik, s az orvosságokból készletet tartanak arra az időre, amikor — rögtön nem áll rendelkezésre. De nemcsak a karilnál, sevenalettánál van ez így, de sok más gyógyszernél is. Egy-két tabletta után az orvosság bekerül a „házigyógyszertárba".

Sokan szenvednek „gyüjtögető" lázban. Ez olyan betegség, amitől nem mentes e sorok írója sem. Jó ha van a háznál" — mondják és gondolkozás nélkül — nem törődve a valóban rászorulókkal — iratnak gyógyszert.

Nem is szólva arról, hogy az állástól megromlik, kárba vész a sok gyógyszer.

Wéber László elvtárs, a MAV-kórház házi gyógyszertárának a vezetője, amikor a jelenlegi szolgálati lakásába költözött, a kályhában egész halom felbontatlan gyógyszert talált, amit a lakás előbbi gazdája hagyott ott. Wéber elvtárs azokat a gyógyszereket visszontlátta a kályhában, amiket a házigyógyszertár adott ki.

Több rendelőintézetünkben mértéktelen pazarlás folyik egyes gyógyszerekkel, de különösen gyermektápszerrel. A pécsi MAV rendelőintézetben előfordult, hogy az orvos ugyanannak a személynek egy napon háromszor-négyszer is felírta ugyanazt a gyógyszert, vagy tápszert.

A gyógyszerekkel való pazarlás az orvosok gondatlansága, a betegek önzése nemcsak nagymértékben növeli a MAV gyógyszerköltségét, hanem elvonja a gyógyítószereket a rászoruló betegek elől.

A MAV kórház és központi rendelő házi gyógyszertárának dolgozói két évvel ezelőtt havonta 20—21.000 vényre adtak ki gyógyszert. Ebben az évben ez a szám ugrásszerűen emelkedett: egy hónap alatt 35.000 receptet készítettek el a gyógyszerészek.

A vasút gyógyszerellátási költsége ugrásszerű emelkedésének másik oka, hogy sok beteg bizalmatlan az orvosa iránt. A rendelőorvosok gyakorlatában naponta előfordul, hogy maga a beteg rendeli a gyógyszert. Ha az orvos mást akar adni, mint amit a beteg elgondol, akkor a beteg úgy érzi, hogy becsapják. Pedig valóban az orvos feladata a betegség megállapítása és a szükséges gyógyszer elrendelése.

Sokszor előfordul, hogy egyes „betegek" gyógyszert iratnak fel az orvossal és az orvosságot arra illetéktelennek, sógorságkomaság alapon átadják.

A gyógyszerekkel való helytelen gazdálkodást segíti az is, hogy üzemorvosaink egyrésze muló fejfájásra is egy-két doboz karilt ír fel a beteg kérésére. Az orvos jól tudja, hogy a fejfájás egy-két szemtől is elmúlik, mégis tömegével iratnak fel gyógyszert.

Ismételjük: minden gyógyszert meg kell adni, amit a beteg állapota megkíván, de véget kell vetni a pazarlásnak, a tömeges receptirogatásnak, ami hatalmas költséget ró népgazdaságunkra.

B. I.

Kis szolgálati helyek az őszi versenyben

Mind nagyobb tömegekben érkeznek a mezőgazdasági termékek az ipari központokba és az ipar gyártmányai a mezőgazdasági gócpontokra. A vonatok ezrei hagyják el azokat a nagyállomásokat, amelyek dolgozóinak jó munkájáról és kemény erőfeszítéseiről nem egyszer írtunk már. A leggyorsabb és a legkisebb költséggel történő szállítás érdekében folyik a vetélkedés az igazgatóságok, a gócpontok, állomások és fűtőházak között, a munkaverseny különféle formájában.

A nagy szolgálati helyek jó eredményei azonban a kis munkahelyek dolgozóinak segítségével jönnek létre. Ugyan kisebbitheti-e valaki a békéscsabai vonalon, a szolnoki és békéscsabai vasutasok munkája mellett például a Kőröstarcsai-tanyák állomás dolgozóinak érdemeit? A most megindult őszi forgalomban máris naponta közel 40—50 vonat halad át az állomáson, ebből 25—30 éjjel. *Héhn László* és *Szenteszki György* szolgálattevők — a vonatok fogadása és indítása mellett — a fel- és leadott áruk kezelését, mérlegelését, a kocsik bárcázását, az elszámolásokat és a jegykezelést is példás rendben elvégzik. A baranyamegyei *Szentlőrincen Major Károly* és brigádjának tagjai kocsitartózkodási tervüket rendszeresen 102, fajlagos kocsimozgatási tervüket 110 százalékra teljesitik. *Kovács István és Kovács II József* forgalmi dolgozók jó munkájuk mellett éberen őrködnek a biztonságos forgalom, a népvagyon sértetlensége felett. Dicséretreméltó munkát végeznek az élüzem címet nyert *Hegyeshalom* állomáson többek között *Reicher Ferenc, Kovács László és Marosi Géza* forgalmi szolgálattevők brigádjaikkal együtt. A Marosi-brigád különösen a jó munkamódszerek terjesztésével járul hozzá a jó eredményekhez. Említsük példaként a diósgyőri Lenin Kohászati Művek kiszolgálásában *Bencsik Józsefet*, a környékbeli bányavasutak menetirányítóját. Jó szervezőmunkája nyomán válik lehetővé, hogy a keskeny nyomközű vonalak korlátoit átbocsátóképessége mellett *Kövér Gábor, Bujdos László* forgalmi szolgálattevők. *Angyal Oszkár* és *Lipták József* tolatásvezetők brigádjaikkal rendszeresen 110 és 120 százalék közötti eredményeket érnek el.

A kis szolgálati helyek dolgozóinak utasításszerinti pontos munkája kiegészíti a gócpontok munkáját. A menetrendhez való szigorú alkalmazkodásukkal az *„500 kilométeres"*-mozgalmat épen úgy segítik, mint a nagyok. A „zöld út" megteremtésével szenet takarítanak meg, a vonatforgalmat gyorsítják és a kocsifordulót segítik javítani.

A vasút nagy gépezetének nélkülözhetetlen fogaskerekei a kis állomások, a kis szolgálati helyek.

Nődolgozók a tervteljesítés élén



A vasúti üzemek között a Szombathelyi Járműjavító fejezte be elsőnek ötéves tervét. Ehhez az eredményhez jelentős mértékben járult hozzá az üzem nődolgozóinak jó munkája. Képünkön Szigmár Olga esztergályost, az üzem egyik legjobb nődolgozóját látjuk, aki 125 százalékos átlagteljesítményével még ebben a hónapban befejezi évi tervét.

(Kovács Géza felv.)

Kép a Szovjetunióból



A hatalmas ország sok tizezer szebbnél-szebb pályaudvarral rendelkezik. Az állomások felvételi épületei sok tekintetben építészeti műremeknek számítanak. Ilyen például a szocsi állomás új felvételi épülete, amelyet itt mutatunk be olvasóinknak.

(Futo D. Solomovica)

HATÉKONYABB KULTÚRAGITÁCIÓT

Ismert dolog, hogy a munkaverseny csak akadozva megy a verseny nyilvánosságának biztosítása nélkül. Mégis nagyon sok helyen a versenyeredmények szép csendben meglapulnak egyik-másik íróasztal zugában és esetleg a termelési értekezletek alkalmával mutatják be magukat az illetékeseknek. *Ez így nem jó!* — ismerik el még azok is, akik így cselekszenek. *Dehát hogyan változtassunk rajta? Nálunk nincs rigmusíró és a brigád sem szerepelhet örökké.*

Így is lehet vélekedni, de ez nagyon gyenge indok.

A verseny nyilvánosságát biztosító kultúragitációnak számtalan formája, lehetősége van, amit nem lehet valamiféle *„szabályzat"*-ba foglalni, hiszen az élet naponta szül újabb és újabb ötleteket, melyek az adott helyen nagyon jól beválnak. Persze az már nem biztos, hogy máshol is hasonló hatást érnek el. Mégis helyes, ha legalább a kultúragitáció főbb formáit meghatározzuk, ha néhány eddig jól bevált és könnyen alkalmazható módszert ismertetünk. Ez a munka a kultúrnevelési bizottság és a termelési tömegmunka-bizottság szoros kapcsolata, együttműködése nélkül nem lehet eredményes. A termelési tömegmunka-bizottság anyagot gyűjt, a kultúrnevelési bizottság pedig feldolgozza. A kérdés lényege az, hogy milyen formában?

Az eredményhirdetőtáblákat sok helyen ismerik és alkalmazzák, hasonlóan a dicsőségtáblákat is. A faliujságok és villámok jó szolgálatot tesznek, sajnos azonban sok helyen hónapokkal korábban írt, elárvult cikkek „díszítik". Az írások sokszor távolállnak az üzem életétől.



A munkaverseny nyilvánosságának biztosítása a dolgozók széles tömegeit serkenti újabb és újabb eredmények elérésére. Veszprém-külső pályaudvaron az üzemi bizottság nagy gondot fordít a versenyeredmények gyors ismertetésére. Képünkön Hegedüs Ferenc ÜB-elnök újabb kimagasló eredményeket elért dolgozók nevét helyezi a dicsőségtáblára.

(Kovács Géza felv.)

Az üzemi hangos bemondó is eredményesen használható fel a versenyagitációban. Helyes lenne, ha a szolgálatukat becsületesen ellátó, a könnyebb, vagy komolyabbnak ígérkező baleseteket megelőző dolgozók fényképeit és az eset leírását is közzétennék a dicsőségtáblákon. Ezek a dolgozók munkahelyükön a kötelességteljesítés mintaképei, a népvagyon gondos gazdái. A kultúrotthonok tevékenységét is sokoldalúan fel lehet használni a nyilvánosság biztosítására. Például a jó munkamódszerek fényképpel és leírással való ismertetése, a műszaki kör létesítése, az egyes rendezvények műsorszámainak felajánlása a jó dolgozóknak, vagy munkacsoportoknak egy-egy segítő láncszeme a kultúragitációnak. Nincs olyan hely, ahol ne lehetne alkalmazni *dicsőségkönyvet*, amelybe beírnák a legjobb dolgozók neveit és a könyvet megfelelő helyen közszemlére tennék ki.

Hatásos a munkapadnál, vagy szolgálati helyen elhelyezett különböző szemléltető agitációs eszköz is, mely felhívja a figyelmet, hogy e munkahelyen egy kiváló dolgozó ilyen és ilyen eredménnyel dolgozik. Csak néhány példa a sok közül, amelyeknek részbeni alkalmazása nagy segítséget nyujt a versenynyilvánossághoz. Ezekhez csatlakozhat a kultúrbrigád munkája, amelynek nem szabad csak rigmusok éneklésére szorítkozni. Sok más lehetősége is van, hogy megjutalmazza a jó dolgozókat. Ének- és zeneszámok, egy-egy vers megfelelő színvonalon való előadása, nagyobb élményt jelent a dolgozónak, mint egy rosszul megírt és énekelt rigmus.

Mindezek mellett egy dolog nagyon fontos: a kultúragitációnak legyen gazdája a kultúrnevelési bizottságon belül! Legyen, aki az agitációt irányítja, kapcsolatot tart a termelési tömegmunka-bizottsággal, aktívák bevonásával gondoskodik a módszerek helyes és rendszeres alkalmazásáról.

A verseny nyilvánosságát biztosító kultúragitáció előre viszi a munkaverseny lendületét, segíti az őszi forgalom sikerét. Kultúrnevelési bizottságaink karolják fel végre ezt a gazdátlan területet, ezzel most nagy segítséget adhatnak népgazdaságunknak és valamennyi dolgozó társunknak.

RONTÓ BÉLA

DOLGOZÓINK VÁLASZOLNAK

a vasútüzemi értekezlet útmutatására

Az egész vasutasság észszerű és lendületes munkájára van szükség, hogy a vasútüzemi értekezlet határozatai a gyakorlatban megvalósuljanak.

Kezdeményezésben, jó példákban nincs is hiány. A felajánlások százait és ezreit követik a tettek. A hatvani állomás Kossuth-brigádja vállalta, hogy a vontatási dolgozókkal együttműködve napi 3500 tonna túlsúlyt továbbítanak. A brigád vezetője, *Fehér Ferenc* sztahanovista forgalmi szolgálattevő, lendületes nevelő és példamutató munkája mind nagyobb teljesítményre ösztönzi a brigádot. A 24 órás vonatforgalmi terv ismertetésekor megmagyarázza a többterheléses vonattovábbítás és a gépállomány jobb kihasználásának népgazdasági jelentőségét, a vonal átbocsátóképessége fokozásának módjait, az ipartelepek grafikonszerinti kiszolgálásának előnyét. *Fülöp János* munkaérdemrenddel kitüntetett forgalmi szolgálattevő kezdeményezésére az utóbbi hetekben már napi 4000 tonna túlsúlyt továbbítottak.

Példamutató munkát végez *Gaál Ignác* vezető váltóőr is, aki a Petőfi-brigádot így mozgósítja: — *„A hatvani ipartelepek, s a mezőgazdaság gyors kiszolgálása a város és a falu dolgozóit tervük teljesítésében segíti. Ezzel több élelmiszer és iparcikk jut a vasutasoknak. De munkánk jobb minőségi végzésével nő a vasutasok becsülete is."* Gaál elvtárs azonban nemcsak beszél. A gépácsorgások megszüntetése érdekében tervét mindig túlteljesíti.

A gyors rakodás és szállítás érdekében múlhatatlanul szükséges az állomások és a szállíttató vállalatok együttműködése. Jó eredmény csak ott várható, ahol előre megállapodnak a különféle áruk rendeltetését, a szükséges kocsik számát illetően, ahol a rakodást úgy intézik, hogy az a vonat indulása előtt meghatározott időre befejeződjék, mint az például a szegedi és a pécsi igazgatóság területén van. Jó módszer az is, amikor egy-egy napon lehetőleg csak egy vonalszakaszra vagy állomásra irányított árukkal rakodnak. Ezzel meggyorsul a rakományok szállítása.

LEVELEZŐINK írják

Több megbecsülést várnak

Örömmel tölt el bennünket, hogy a diósgyőri fűtőház ismét élüzem lett. De az nem tölt el örömmel, hogy még mindig ilyen mostoha munkakörülmények között kell dolgoznunk. Javítóműhelyünk dolgozói még mindig ócska vödrökben és vályúban kénytelenek mosakodni. Üzemi konyhánk nincs, a Diósgyőr-Vasgyár állomásé három kilométerre van tőlünk. Az utóbbi időben kaptunk nyolc öltözőszekrényt, de ezzel az öltözőhelyiségben még az eddiginél is kisebb lett a hely. A kocsijavítóműhely tetején éppen úgy beesik az eső, mint tavasszal. Hiába szólítottuk fel már többször a pályafenntartás vezetőit, eddig semmi sem történt. A fűtőház teteje fél, hogy ránk szakad. Ha kézzel megnyomjuk a tetőt, mozog.

Két éve ígérgetik az illetékesek, hogy a fűtőházban rendet teremtenek. Azóta már több ízben méricskélték, de az ígéreten kívül csak a meglévőt bontogatják, amivel munkakörülményeink csak romlanak. Az a véleményünk, hogy az élüzem címmel kitüntetett fűtőház dolgozói több megbecsülést érdemelnek.

Friedrich Ferenc
Diósgyőr,

Mi származik a hanyagságból

Hogyan lehetne a vasutasok munkája teljes eredményű, amikor egyesek hanyagságából haszontalan munka származik.

Egy példát említek meg a sok közül. Július végén Lökösháza helyett Kelebián találkoztunk egy kilépésre szánt bolgár kocsival. Itt természetesen nem mehetett át a határon. Kelebiáról a kocsit visszairányították Kiskunhalasra. Ugyanezt a kocsit két nappal később Kiskunhalasról ismét visszaküldték Kelebiára, ahelyett, hogy Kiskunhalason megnézték volna a kocsi iránybárcáját. Emiatt a kocsi 3—4 nap késéssel hagyhatta el az ország területét. A lélektelen munka miatt sok felesleges kiadás jelentkezik. Például a bolgár és csehszlovák átmenő forgalomban résztvevő BDZ-kocsikat Szob állomáson visszaútban nem látják el iránybárcával. Helytelen bárcázás miatt idegen kocsik tucatjával érkeznek Kelebiára más határállomások helyett.

Egyes felelőtlen dolgozók rossz munkája miatt károsodik a népgazdaság. Azt üzenem ezeknek a dolgozóknak, hogy a gazdaságosabb vasúti szállítás a vasutasok jólétét is emeli. A több és gyors szállítás eredményeképpen emelkedik nemzeti jövedelmünk, így lesz a több élelem, a jobb szövet, az olcsóbb bútor és sok más, ami szükséges a vasutasok háztartásában is.

Kovács János
levelező, Kelebia.

Ütközőn

Mostoha felnőtt

Világhírű a mi Üttörővasútunk, pompás a berendezése. Azért van szépséghibája is: az



alagút végénél ütött-kopott faköpeny áll. Ez „védi" a széltől, esőtől az alagút-őrt. Igaz, hogy az alagút-őr felnőtt ember, de azért ennyire kivételes helyzetet nem érdemelt a gyermekek vasútján.

Szilveszteri hangulat

Sülysápon, az 5535-ös számú vonat poggyászkocsijában lévő, rosszul összeeszkábált ketrecből megszökött négy rakoncátlan kis malac. Az utasok vidáman nézték, hogyan kergetik a vasutasok a malacokat és velük „szurkoltak", amint egyen-



kint összefogdosták őket. A vonat pedig ezalatt állt. Az utasok — ezúttal — nem türelmetlenkedtek, hiszen ingyenes szilveszteri kabarét láttak.

Ami a malacok összefogdosásában „disznóság": a feladóállomás gondatlan árufelvétele, s következményeiben a vonat megkésleltetése, ami viszont már nem „kabaré".

Kár is mosakodni

Jó dolog a boyler-kazán, sok melegvizet tud termelni. Különösen, ha nem úgy küldik el, mint a MÁV Épületszerelő a



várpalotai laktanyába, hogy hiányzik róla a biztonsági szelep, a lecsapó szelep és egyéb fontos alkatrész. Mert úgy nem sokat ér. Pedig több mint egy éve ott van már Várpalotán. Csak éppen a felszereléshez szükséges kellékek nem érkeznek. Hiába, minden együtt nem lehet!

VIDÁM SAROK

A szabály, az szabály...

Rákosrendező gurítódombjáról a többi értékes rakomány között szerencsésen gurult le egy sertéstrágyával rakott kocsi, azzal a céllal, hogy eljusson a vecsési éhes földek táplálására. A termelőszövetkezet türelmetlenül várta már a rakományt, amely bizony egy kicsit megkésett! A guruló kocsi hogyhogynem, átugrotta a féksarut, majd a jól sikerült ugrás után rendben folytatta útját a vágányon.

Itt kezdődött a baj. A műszaki közegek, tekintettel arra, hogy a kocsi kereke a sínkoronát elhagyta, — kisiklásnak minősítették ezt, kisiklott kocsi pedig nem továbbítható — a szabály, az szabály. Átrakandó, — mondta ki a kőszívű műszaki szolgálat. Mégis reménykedtünk. Megkerestük a felsőbb műszaki szerveket, hivatkoztunk a vecsési termelőszövetkezetre, népgazdasági érdekekre, stb. Elmondtuk, hogy csaknem cseppfolyós állapotban van a „rakomány", na meg aligha kapnánk embert az átrakáshoz, mert a bomló szervesanyag kellemetlen illattal tölti meg a környéket is. Kértük, hogy utánfutóként, lassú mozgású vonattal engedjék a vecsési „kincset" továbbítani. Nem segített! A szabály, az szabály, tessék átrakni — szólt a kegyetlen parancs. Más megoldás híján a rakodási főnökséghez fordultunk segítségért. Néhány óra múlva jelentkezett is. — Kezében öblös lapáttal — két ember. A szerénybb, nyúlánk máris kezdené a munkát, a másik, a közepes termetű, köpcös, pirosbarnára sült, szélesvállú furfangosan alkudozik, igyekszik minél nagyobb összeget kicsikarni. Az a típus ez, aki vasárnap szélestalpú cipőben, csőnadrágban, ijesztően szélesvállú zakóban, tarka-barka nyakkendővel igyekszik igézni a leányszíveket. Közben egy ügyes mozdulattal feltornássza magát a kocsi peremére, ott a helyzet magaslatán már ő diktál, széles karmozdulatokkal gesztikulál, mi csak szerényen érvelünk.

Egyszercsak zsupp, tompa puffanás és üzletfelünk eltűnt. Néhány pillanatig érthetetlen a színváltozás, aztán „kapcsolunk". Beleesett! Mire agódnánk, már ki is dugja fejét a kocsiból és szerencsétlen képpel bámul reánk. Az egyik nagyképű raktárnok megszólalt: — Na koma, egye-fene, legyen 200!... Az előbb még huncut szemek szinte villámokat szórnak, válasza nem türi a nyomdafestéket. Ügyetlenül kimászik a latyakból. Üzletfelünket a vizdaru alá vezetjük, hogy tárgyalóképessé tegyük. A díjtalan — a kocsiban és a daru alatt történt fürdőzés után — díjtalan száradást is biztosítottunk a tűző napon.

Mi tárgyalnánk tovább, de ő nem hajlandó. Kevesebb önteltséggel, mint érkezéskor, vállára veszi lapátját és társával együtt, a kocsit méla undorral végigmérve. elindul. A helyzetkomikumon vidulva egymásra nézünk: most mi lesz? Ujabb telefon a rakodási főnökségre. Jön is két elvtárs, aki az előírt díjazással megelégedve ügyesen átrakja a kocsit, mert hát át kell rakni, akár történik baja, akár nem, ha a kerék elhagyta a sinkoronát, csak azért, mert a szabály, az szabály.

Gergely József

SPORT

Halló, itt Torinó!

Húsz nemzet legjobb úszói gyűltek össze Torinóban, hogy megküzdjenek a büszke Európa-bajnok címekért. A bajnokság színvonalát nagyban emeli az, hogy ezúttal elsőízben résztvesznek azon a Szovjetunió versenyzői is. Eddig csak négy nap műsora zajlott le, de a nagy olasz város már ezalatt a rövid idő alatt is hangos a magyar és szovjet úszók sikereitől.

A magyar úszók az első két napon három Európa-bajnokságot szereztek. Emellett a szép helyezésekben sem volt hiány.

Az úszó-válogatottban hat Lokomotiv versenyző: Kliment, Gyenge, Sebő, Garai. Zsigot és Littomericzky kapott helyet.

A vasutas úszók pompásan megálltak helyüket. Sebő Agota a 400 méteres gyorsúszásban bajnok lett. Elete eddigi legjobb eredményével (5:14.4) szerezte meg az Európa-bajnokságot. Második Gyenge Valéria olimpiai bajnokunk lett. Zsigot Irén a női műugrásban, igen erős mezőnyben a negyedik helyet szerezte meg. A 100 méteres női pillangóúszásban két vasutas versenyző jutott be a döntőbe, ahol Littomericzky Margit az új világcsúcsot (1:16.6) úszó NDK-beli Langenau mögött a második lett, míg Garai Mária ötödiknek úszott át a célon.

A magyar úszók, s köztük a Lokomotiv versenyzők tehát nagyszerű rajtot vettek Torinóban. Reméljük, hogy ez mégcsak a kezdet, s a további napokban újabb magyar neveket kell megtanulniok a külföldi rádióriportereknek és laptudósítóknak.

Lokomotiv hírek

A hagyományos Balaton távúszóbajnokság ifjúsági csapatversenyében az Utasellátó fiatal úszói 51 ponttal az ötödik helyen végeztek.

★

A Szombathelyi Lokomotiv NB I-es labdarúgó csapata a legutóbbi forduló során 2:1 (2:0) arányban legyőzte a Salgótarjáni Bányászt.

★

A Miskolci Lokomotiv női kispályás kézilabdacsapata igen jól szerepel az országos bajnokságban. A miskolci vasutas-lányok a táblázat második helyén vannak.

Három első helyet szereztek a vasutas sportolók a szegedi ifjúsági atlétikai bajnokságok során. A 100 méteres síkfutásban Iványi, a kalapácsvetésben Balogh és a hárompróba során Vásárhelyi bizonyult a legjobbnak.

★

Győre, Csizmazia és Polgár nagyszerűen szerepelt a Vasas SE országos motorkerékpáros salakpálya-versenyén. Győre, a Szolnoki Lokomotiv versenyzője első helyen végzett a 350 kcm-es sorozatú géposztályban és második lett a 350 kcm-es sportgépek versenyében, mely géposztályban a Debreceni Lokomotiv versenyzője, Polgár szerezte meg az elsőséget. Csizmazia (Ceglédi Lokomotiv) negyedik lett a 350 kcm-es sorozatgépek között.

★

A Rákospalotai Lokomotiv labdarúgó csapata nyilvános dicséretben részesült a két év óta folyó labdarúgó sportszerűségi versenyben elért eredményéért. A vasutas labdarúgók hosszú idő óta példamutató sportszerű magatartást tanusítanak a küzdelmes bajnoki mérkőzések során. A rákospalotai vasutas labdarúgók sikere példaképül kell hogy szolgáljon a további Lokomotiv-együttesnek is.

★

A Bátaszéki Lokomotiv nyerte az első vidéki sportkörök közötti atlétikai viadalt. A bátaszéki vasutasok a tolnai Vörös Lobogó atlétáival mérték össze tudásukat, s az összetett versenyben 151.5:126.5 pont arányú győzelmet arattak.

HELYREIGAZÍTÁS

Lapunk augusztus 28-i számában a nyomda hibájából sajnálatos sajtóhiba jelent meg a Hírek-rovatban. A helyes szöveg: Árudézsmálót lepleztek le a szentlőrinci állomáson Kovács István és Kovács II. József forgalmi dolgozók. (Kékesi Lajos leveléből)

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkesztő a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest. VI., Sztálin-út 93 sz. — Telefon: 228—995 428—317, 428—332 Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest. VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomda vezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVI. ÉVFOLYAM, 37. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 SZEPTEMBER 11.

Jó gépkarbantartással az önköltség csökkentéséért



Karakai György, a celldömölki fűtőház mozdonyvezetője első lett az igazgatóság gépkarbantartási és tisztasági versenyében. 328—641-es gépével 77 százalékos javítási költségmegtakarítást ért el, mosástól-mosásig pedig 10.888 kilométert tett meg. Képünk jobboldalán Karakai György, baloldalon Gyimesi János fűtő.

(Kovács Géza felv.)

A széntakarékosság az önköltségcsökkentés fontos tényezője

Pártunk III. kongresszusa nagyszerű eszközöket adott kezünkbe ahhoz, hogy megszilárditsuk az elért eredményeket és biztosítsuk a további fejlődést: egyebek között az észszerű és legszigorúbb takarékosság fegyverét.

A *Szocialista Vasútért* multheti vezércikke az előttünk álló nagy feladat, az őszi forgalom lebonyolításával kapcsolatban érintette a takarékosság problémáját is, amikor azt mondotta, hogy nekünk vasutasoknak *„kalóriában kell gondolkoznunk”.*

Köztudomású, hogy a vasút életető eleme a szén. Dolgozóink tudják, hogy szocializmust épitő országunk megnövekedett szükségletei mellett a vasút szénkiszabása meglehetősen „szűkös. Ezzel a szénmennyiséggel kell tehát úgy gazdálkodnunk, hogy hiánytalanul eleget tudjunk tenni őszi-téli szállítási feladatainknak. Ez csak úgy lehetséges, ha a legszigorúbb takarékosságot léptetjük életbe és ennek érdekében minden eszközt, minden jó tapasztalatot felhasználunk.

Ki kell használni elsősorban a tartós meleg időt, amely kitünő alkalom, hogy az őszi forgalomnak erre az időszakára megállapított napi szénmennyiségből annyit takaritsunk meg, amennyivel pótolni tudjuk a gépek napi üzemanyag-adagját akkor, amikor hidegre fordul az idő. A meleg idő a legalkalmasabb a nagyelegysúlyú vonatok továbbitására. Ilyenkor kisebb a kazán hősugárzási vesztesége. Kisebbek a lecsapódási veszteségek, mert nem olyan nagy a hőfokdifferencia, mint ősszel, vagy télen.

A minisztérium és az igazgatóságok olyan intézkedéseket léptetnek életbe, amelyek előmozdítják a széntakarékosságot. A dolgozók feladata, hogy odaadással támogassák ezeket az intézkedéseket, segitsék megvalósitásukat. Itt elsőként a tolató tartalékok számának csökkentésére kell gondolnunk. A ferencvárosi dolgozók maguk ajánlották fel: lemondanak egy tartalékról. Ezzel csökken a mellékteljesitmények aránya s a megtakarított szenet a vonali gépeknek lehet juttatni. Követni kell példájukat, de vigyázva arra, hogy a tolatást azért időben elvégezzük és a kocsitartózkodási idő ne emelkedjen.

A gurítódombok dolgozói is harcoljanak a széntakarékosságért: alkalmazzák a finom rendezés utasitásszerinti, de eléggé elhanyagolt módszerét. Ha a kocsikat állomási sorrendben sorozzák be a vonatokba, sok fölösleges vonali mozgatást, közvetve pedig sok-sok lapát szenet takaríthatnak meg.

A forgalomnál a „zöld út” biztositásával voltaképpen 50 kilogramm szenet takarítunk meg minden szabadra állitott jelzőnél. Sok szenet emészt fel a forduló állomások forgalmi szolgálattevőinek hanyagsága is: nem küldik be azonnal a gépeket a fűtőházba.

Nézzük meg mi a helyzet a vontatási szolgálat dolgozóinál. Kezdjük a szénátvevőknél. Rendkivül fontos a munkájuk. Jórészt rajtuk múlik, milyen szenet kap a vasút a bányáktól. Éppen ezért jól nézzék meg, milyen szenet vesznek át. Harcoljanak, hogy köves, homokos szén ne kerüljön a szertárakba, a fűtőházak szénterére.

Szólnunk kell a szénkeverésről is. Fokozottabb gonddal kell keverni a szenet, hogy mozdonyaink a legmegfelelőbb, leggazdaságosabb keverékkel hagyják el a fűtőházat. Kevés a darabos szén, tehát csínján kell vele bánni. Szigorúan be kell tartani az előirást: a keverékbe csak egyharmadrész durva szén kerüljön, kétharmadrész pedig apró legyen. Ahol kevés a darabos szén, pakurakeverékkel kell lazitani az apró szenet.

A mozdonyvezetők és fűtők nagy segitséget kaptak *„A hazai szenek tüzeléstechnikája”* című hézagpótló brosurával. Ezt az utasitást minden mozdonyvezetőnek és fűtőnek tanulmányoznia, ismernie kell. A brosura feltünteti a használatos szénfajták valamennyi minőségi és tüzéstechnikai adatát.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni a széntakarékosságra való törekvésnél a lángbolt jelentőségét. A lángbolt azzal, hogy előidézi a hamuládából a rostélyokon és az eleven tüzrétegen át beáramló levegő oxigénjének jobb keveredését a füstgázokkal, a tüzszekrényben magasabb, egyenletesebb hőfokot tart, elősegiti a szén tökéletes elégését. Helyesen kell végrehajtani a vizlágyitási eljárást. Minél több mozdonyon kell felszerelni az egylapátos tüzelést elősegitő kétszárnyú tüzelőajtót. Olyan dolgok ezek, amelyekkel szenet, még pedig nem is kevés szenet takaríthatunk meg.

A műhelyi szolgálatnak is vannak feladatai. A jóminőségü kazánjavitás a helyes tüzelés előfeltétele. A hibátlan javitás biztositja a kazán kellő huzatát, a szén tökéletes elégését. Ügyelni kell a javitásnál, hogy a gőzkifuvó berendezés pontosan rajz szerint kerüljön kivitelezésre. Gondos munkát igényel a kónusz és a kémény viszonylagos beállitása, mert itt történik legtöbb hiba a javitásoknál. Tökéletes munkára kell törekedni a hamuláda lég- és fenékcsappantyúinak javításánál: a rossz csappantyúk fennakadást okoznak a hamuláda kezelésében, a tökéletlen zárás rossz léghuzatot idéz elő, az égés nem kielégitő és sok szén veszendőbe megy.

Hosszan lehetne még sorolni a takarékossági lehetőségeket, hiszen a vasúti szolgálatban majdnem minden összefüggésben áll a szénnel, alig van a vasútnak olyan dolgozója, akinek utasitásszerinti jó munkája ne járulna hozzá a szénnel való takarékossághoz. A vasút dolgozóinak mindent el kell követniök azért, hogy a vonatok menetrendszerinti közlekedése, a szállitás folyamatos lebonyolitása mellett a vasút fajlagos szénfogyasztása tovább csökkenjen. Ezzel nagy segitséget adunk népgazdaságunknak és hozzájárulunk a dolgozó nép felemelkedéséhez, a vasutas dolgozók életkörülményeinek további javitásához.

DOLGOZÓINK az őszi forgalom harcaiban

Befejezte ötéves tervét a Szombathelyi Járműjavító

A Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozói büszke örömmel jelentették: augusztus 28-án befejezték ötéves tervüket.

Sok nehéz munka, fáradságos küzdelem árán jutottak el idáig a Szombathelyi Járműjavító dolgozói. De sok siker is jelzi küzdelmes útjukat. Kétszeres élüzemcim, a miniszfertanács és a SZOT zászlajának elnyerése ennek az útnak jelentősebb állomásai. A munkásosztály legjobbjai, a kommunisták jártak élen, a munkában példát mutatva a többieknek, akik lelkesen követték őket. Ennek tulajdonitható, hogy az üzemnek sikerült jelentős eredményt elérni az önköltségcsökkentésben is. A személvkocsik javításánál például kocsinként 1500 forintértékü új faanyagot takarítottak meg. A kommunisták példamutatása magneses erővel ragadta magával a DISZ-fiatalokat. Az üzem sztahanovistái között ma már sok fiatal van.

Az ötéves tervnek négy hónappal előbb történt sikeres befejezése, arra kell, hogy ösztönözze a Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozóit: *továbbra is töretlen akarattal, az eddiginél hasonló jó munkával dolgozzanak a párthatározatok és a kormányprogramm megvalósitásáért, a vasút őszi forgalmának sikeréért.*

A többterheléses és menetrendszerinti vonattovábbitásért

Elismerésre méltó az a harc, amelyet a pécsi fűtőház mozdonyszemélyzete folytat a túlsúlytovábbitás és a menetrendszerinti közlekedés érdekében, még hozzá igen eredményesen. A többtermeléses mozgalomban az igazgatóság területén első helyen a pécsi fűtőház áll. *Darazsac* Lukács *mozdonyvezető Lukácsi* István *és Blum József* fűtőkkel augusztusban *21 darab többterheléses vonatot* továbbitott a menetidő betartása mellett. Túlsúlyuk 4913 tonna volt, vonataik átlagos terhelése 129 százalékos. *Ezzel mintegy öt darab 1000 tonnás vonat továbbitási költségeit takarították meg.* Ugyanezekkel a fűtőkkel *Arató* Ferenc mozdonyvezető, a szocialista munka hőse, 14 darab többterheléses vonatot továbbitott 4040 tonna túlsúllyal. A vonatok átlagos terhelése 135 százalékos volt.

A menetrend szerinti vonattovábbításnál az első helyet *Kövesi* Károly kiváló vasutas, mozdonyvezető és fűtői: *Csitneki* Ferenc és *Kardos* István érték el. Valamennyi vonatukat késés nélkül továbbitották, sőt a *felmerült forgalmi késésekből 532 percet hoztak be rövid menetidő alkalmazásával.* E szép teljesitményük mellett a széntakarításban is első helyet biztositottak maguknak.

Várnai László,
pécsi igazgatóság

Párosversenyben a nyíregyházi fűtőház dolgozói

Fűtőházunk dolgozói tudják, hogy ők is jelentős mértékben felelősek az őszi forgalom sikeréért és most kell igazán fokozniok teljesitményeiket. Hogy ezt elérhessék, elhatározták: *felújitják a párosversenymozgalmat,* amely a nagy versenyszakaszokban mindig sikerhez segitette őket. A mozdonyszemélyzetnél *Madarász Lajos* sztahanovista mozdonyvezető és fűtői, *Aranyosi István* és *Pivnik Mihály* nyomban kihivták versenyre valamennyi 411-es sorozatú mozdony személyzetét. A versenyfeltételek a következők: vonatjaikat hiánylat nélkül, balcsetmentesen továbbitják, a kiszabott szénből 6 százalékos megtakarítást érnek el, a javitási költséget 50 százalékkal csökkentik, a mosástól-mosásig mozgalomban 10.000 kilométer helyett 15.000 kilométer utat tesznek meg, vonataikat 20 százalékos túlsúllyal továbbitják.

Spisák András sztahanovista mozdonyvezető a 324-es sorozatú mozdonyok személyzetét hivta ki párosversenyre a fenti feltételek alapján.

Megindult a párosverseny a többi dolgozóknál is. *Fazekas István* szénszerelő brigádja a többi szenesbrigádot hivta ki párosversenyre, vállalva, hogy a mozdonyokat a normaidőn belül szerelik ki, az *„ötszázas”* gépeket pedig soronkívül szerelik. Versenyükben az is döntő feltétel, hogy melyik brigád tartja legtisztábban a szénteret és melyikben a legkevesebb az igazolatlan mulasztás.

Ertsey László,
nyíregyházi fűtőház

A vasutas dolgozó nők helytállnak

Az őszi forgalmi verseny során számos dolgozó tünik ki jó munkájával. Uj nevek kerülnek a dicsőségtáblákra, uj, kiváló teljesitmények segitik az őszi forgalom lebonyolitását. *A dicsőségtáblákon szereplők között egyre több nődolgozó neve is feltünik, bizonyságául annak, hogy a vasutas nők a férfiakkal egyvonalban harcolnak az őszi forgalom sikeréért.*

Közéjük tartozik *Gyimesi* Rezsőné elvtársnő, *Tatabánya-felső* állomás mérlegelő raktárnoka, aki fontos beosztásban, a bánya szénosztályozójánál végzi munkáját. Arra törekszik, hogy a szénszállitmányok minél előbb eljussanak rendeltetési helyükre. Augusztusban a rakodási idő teljesitésében 163, a kocsikihasználásban 108 százalékot ért el. Tatabánya-felső dicséretes munkát végző másik nődolgozója a fiatal *Daru* Rozália távirdász. Sokat tanul, állandóan képezi magát és szolgálatát szorgalmasan, figyelmezetten látja el. Az őszi forgalomban megszaporodott rendelkezéseket gyorsan továbbitja, főleg a vonatelemzések gyors leadásával tünik ki. Munkája példaként szolgálhat a távközlő szolgálat minden fiatal dolgozójának.

Budapest-Dunapart teherpályaudvaron *Györgyné* elvtársnő visszkereső fáradhatatlan, buzgó munkája teremt rendet a számadáselválasztások körül. Budapest-Dunapart állomáson dolgozik *Habán* Gézáné tervhivatalnok is, aki az ötnapos kocsiszükséglet pontos tervezésével járul hozzá a szállitások jó lebonyolításához.

Nagytétény-Diósd állomás fontos szolgálati hely. Ilyen helyen nem könnyű a forgalmi szolgálattevő dolga. *Gombás* Mária elvtársnő azonban hiba nélkül látja el ezt a munkakört. Augusztusban az egy kocsira eső mozgatási időt a megszabott 5 percről 4.5 percre csökkentette és ezzel a kocsimozgatásban 111 százalékos teljesitményt ért el. Jelzőnél való megállitás vagy egyéb forgalmi okból származó feltartóztatás nem fordult elő szolgálata alatt. Szolgálati elfoglaltsága mellett még arra is gondot fordit, hogy az állomás tiszta, tetszetős, kulturált legyen: a felvételi épület előtt kis virágos kertet ültetett és a virágokat maga ápolja.

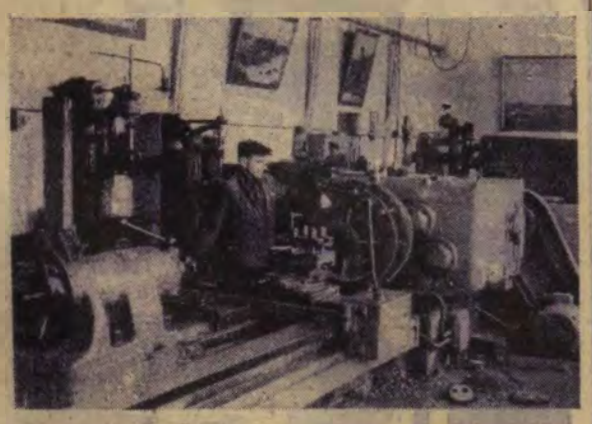
Kiss Ferencné elvtársnő, *Budapest-Ferencváros* állomás nyugati rendezőjén gurítási jegyzékkészítő *Kolozs* János vonatátvevő brigádjában. Figyelmes, éber szolgálata segíti a vonatátvevők munkáját, meggyorsitja a gurítást.

Kevesebb tartalékot!

Budapest-Ferencváros rendezőpályaudvar dolgozói eredményesen harcolnak a szállitási költségek csökkentéséért. A tartalékmozdonyok eddig a hét minden napján szolgálatban voltak. Sok szén és idő veszett kárba, amikor a mozdony, a vonatra várva, tétlenül ácsorgott. Az önköltségcsökkentés érdekében elhatározták, hogy a 8-as számú tartalékot csak a hét erősebb forgalmú napjaiban üzemeltetik.

A vasutasnap óta a ferencvárosiak átlagosan 1.4 órával csökkentették a kocsitartózkodás idejét és igy naponta 4200 kocsiórát takarítanak meg. A kereskedelmi és forgalmi dolgozók a vonatok jobb megterhelésével naponta 2500 tonna áruval többet továbbitanak. A vasút és a szállitható felek közötti jó együttmüködés eredménye, hogy öt óra helyett négy óra az átlagos idő és ezzel a rakodási költségek 20 százalékkal csökkentek.

Kép a Szovjetunióból



A legkorszerűbb gépekkel felszerelt, tiszta, világos üzemekből a minőségileg javított járművek ezrei kerülnek ki a téli forgalom megindulása előtt. Képünk a délnyugati vasútvonal „Andrejev” fűtőházának szerelőműhelyében készült.

(M. Ozerszkij felvétele)

Húszéves az első magyarországi villamosított vasútvonal

Két évtizeddel ezelőtt fejezték be az első vonalvillamosítási munkákat a MÁV budapest—hegyeshalmi vonalán. A villamosítás Kandó Kálmán nevéhez fűződik, akinek fázisváltós rendszere szerint végezték a munkát.

A Kandó-rendszer szerint épitett villamosmozdonyokat ipari hálózatból nyert árammal tartják üzemben, nagy távolságokban felállított egyszerű transzformátor-állomások közbeiktatásával. Az elektromos vonal gazdaságos és megbizható. A budapest—hegyeshalmi vonal méltán érdemelte ki világviszonylatban a szakemberek és utazóközönség elismerését.

A villamosítás első szakasza 1932-ben készült el. Bánhidáról Budapestre abban az évben futott be az első villamosvontatású szerelvény. 1934-ben teljesen befejeződött a vonal villamosítása. A Ganz-gyár ebben az évben már 16 Kandó-mozdonyt szállított a MÁV-nak.

A VASUTAS DISZ-SZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

Élenjáró fiatalok között Rákosrendezőn

A váltó mellett nem messze a rákosrendezői gurítódombtól ketten álldogálnak. Magas nyurga fiatalember, *Galambos János* váltóőr visszi a szót, sérelmeit panaszolja. Nem „stimmel" a fizetési besorolás, a multkoriban megbántotta őt egyik felettese, és így tovább. *Radóczy István* hallgatja, kis noteszébe apró feljegyzéseket tesz. Talán egy félórája, hogy ellátogatott erre a gurító felé s máris mennyi egyéni panasz, probléma sorakozik a kis noteszban. Rendkívüli segély kérelem, egy fiatalasszony cipőügye, most meg a váltóőr sérelmei. Pedig nem emiatt jött a DISZ-titkár. De ha úgy adódott, hogy beszélgetés közben a munkáról, a DISZ-életről szólva előkerültek az egyéni bajok is, hát itt is segíteni kell a DISZ-szervezetnek — tartja *Radóczy* elvtárs és jegyez, tanácsokat ad, bátorít.

Nagy haladás ez, hogy a fiatalok bizalommal fordulnak minden ügyükkel, az ifjúsági szervezethez. Még néhány héttel ezelőtt nem igen fordult ilyesmi elő. A DISZ-t csak amolyan szükséges rossznak tartották a fiatalok, az öregek meg legyintettek már akkor is, ha csak a nevét hallották. A DISZ-szervezet csak a jelentéseekben szerepelt, s legtöbbször ott sem az eredmények között ...

A hiba nem a fiatalokban, hanem a vezetőkben volt. A DISZ-vezetőség nem vette komolyan a munkáját, a pártszervezet is keveset törődött az ifjúmunkásokkal. DISZ-vezetőségi ülés — akkorcsak a mesében — hol volt, hol nem volt. Ha a titkárnak eszébe jutott, végigpárgalta az állomást, odavetett félmondattal beielentette: *egy óra multva vezetőségi ülés* ... Az így előkészített értekezlet *„eredményére"* jobb a szót nem vesztegetni.

Mintegy két hónapja, hogy újjászületett a DISZ. Uj titkár került az élére, változások történtek a vezetőségben. Jól dolgozó a felelősséget érző fiatalok vették kezükbe a diszisták ügyeinek intézését. De vajion ennyi elég volt-e a munka megjavításához? Korántsem. A vezetőségben érvényre kellett juttatni a kollektiv vezetés elvét, a vezetőség köré aktivisták hálózatát kellett kiépíteni. A többféle munkakörben dolgozó fiatalok között létre kellett hozni DISZ-csoportokat és a termelésre való mozgósítás mellett gondoskodni kellett a szórakozásról, sportról, a fiataloknak tetsző vidám DISZ-életről.

Szembeötlő változás

Két hónap nem hosszú idő. Túlzás lenne azt mondani, hogy már minden rendben megy, mintaszerű a DISZ-élet. Szó sincs erről. Sok még a javitanivaló és újabb két hónap multva is lesz még probléma elég. De szembeötlő az elért változás. És ez egymagában is nagy eredmény.

A Rákosrendezőn dolgozó mintegy 130 ifiúmunkásból hetvennél több a DISZ-tagok száma. Körülbelül ez volt a helyzet azelőtt is, mégsem volt DISZ-élet. Nem voltak aktivisták. Most vannak vagy huszan. Nem nagy szám ez, de kezdetnek biztató, olyan „mag", melyet ha gondozgatnak, hamar szárba szökken, erős törzzsé válik. Nézzük csak, törődnek-e az aktivistákkal?

A vezetőségi ülés napirendjét már egy héttel előbb ismerik az érdekeltek. Van tehát idő a felkészülésre, lehet vitatkozni, javaslatot tenni a megbeszélésen. Igy aztán minden vezetőségi ülés kiinduló pontja valamilyen kezdeményezésnek. Itt határozták el a DISZ-csoportok létrehozását, az aktivisták szervezését, a taglétszám növelését — melynek eredménye, hogy az utóbbi egy hét alatt közel huszan kérték felvételüket a DISZ-be. A vezetőség megvitatja a fiatalok problémáit. Például az átmenesztők munkakedvét gátolta, hogy nincs megállapitva számukra sztahanovista szint. A DISZ az igazgatóság segitségét kérte s minden remény megvan arra, hogy nemsokára köszöntheti az első sztahanovista átmenesztőt. A fiatalok szórakozni akartak. A vezetőség — a budapesti politikai osztály segitségével — kirándulást szervezett a Balatonhoz. Uj fejlődésnek indult a kultúr- és sportélet is. Rövidesen fagylalt-délután lesz — tánccal és kultúrműsorral. Októberben szüreti mulatságot rendeznek.

Vidámabb az élet, jobban megy a munka is. Létrehoztak egy ifjúsági műszakot, mely az őszi forgalom sikere érdekében versenyre hivta ki, szeptember 11-től december 30-ig, az ország nagyobb állomásainak DISZ-brigádjait. Ime a felhivás:

A DISZ-brigád felhívása az őszi versenyre

„Rákosrendező állomás II. DISZ-brigádja az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében és a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulója tiszteletére szocialista munkaversenyre hivja az ország nagyobb állomásain dolgozó forgalmi DISZ-brigádokat.

Vállaljuk az élüzem-szint követelményeinek túlteljesítését. Ezért a kocsifartózkodást 103-ról 106 százalékra, a fajlagos kocsimozgatást 105-ről 106 százalékra, a vonatterhelést 103-ról 104 százalékra emeljük. A gőztartási tervet 94-ről 102 százalékra teljesitjük és az eddigi napi 2700 tonna túlsúly helyett napi 3000 tonna túlsúlyt továbbitunk".

Reális, megvalósitható programm ez. De a győzelem érdekében még sok a tennivaló.

Akad még fegyelmezetlenség például a munka elvégzésében. Előfordul igazolatlan mulasztás, mint nemrégiben *Márton Veronikánál.* Mit tesz megszüntetéséért a DISZ? Elsősorban fokozza az agitációt. Az általánosságok helyett, helyi érveket dolgoznak ki. Rákosrendezőn számos mezőgazdasági szállitmány — vetőgép, traktor halad keresztül. Ha például meggyorsitják egy traktorokat szállító szerelvény átfutási idejét, és az így, mondjuk egy nappal hamarabb ér rendeltetési helyére, akkor egyetlen traktor is a nyert idő alatt nyolc katasztrális holdon végezhet el középmélyszántást. Egy vetőgép ez idő alatt 14 holdon vetheti el a kenyeret adó magot. De ez csak a dolog egyik része. A másik az, hogy megrövidül a kocsiforduló, mely nagyjelentőségű a szállitási feladatok lebonyolításánál. Az ilyen érvek — helyesen ismerte fel a DISZ-szervezet — jobban mozgósitanak, mint az egyszerűen odavetett szó az őszi forgalom fontosságáról.

Szó volt Márton Veronikáról. Őt vidéken élő szülei nem akarták visszaengedni, féltették lányukat. Ezért mulasztott igazolatlanul. A DISZ most levelet ir a szülőknek: megmagyarázzák, milyen fontos munkát végez lányuk és hogy nyugodtak lehetnek, gyermekük nincs egyedül, mellette áll a DISZ-szervezet.

Javitani kell még a taggyűlések szinvonalát és a DISZ-csoportok munkáját is. A DISZ-csoportok egyelőre csak a feladatokra mozgósitanak, de a terv az, hogy a szórakozásnak, a fiatalok nevelésének is központja legyen. Ez a vezetőség egyik legfontosabb soronlévő feladata.

S hogy megoldják e feladatokat, azt bizonyitja az eltelt két hónap munkája, a fiatalok növekvő lelkesedése és a pártszervezet, amely már ott áll mellettük, győzelemre segiti, lelkesiti a fiatalok egyre szélesebben bontakozó kezdeményezéseit.

Dolgozóink tiltakoznak

az amerikai kommunista párt betiltása miatt

Szerkesztőségünkhöz számos levél érkezett, amelyben dolgozóink tiltakoznak a terrortörvény ellen.

Budapest—Ferencváros állomás kommunista és pártonkívüli dolgozói többek között ezeket irják:

Haladéktalanul követeljük: az Egyesült Államok kormánya hatálytalanitsa a betiltást. Az Egyesült Államok Kommunista Pártjának betiltása egyenlő az Egyesült Államok munkásosztálya, minden haladó gondolkodású ember jogainak semmibevevésével. Mi, Budapest—Ferencváros dolgozói követeljük: szabadságot az Egyesült Államok Kommunista Pártja bebörtönzött vezetőinek és szabad működést a pártnak!"

★

Molnár István elvtárs, a MÁV Utasellátó Vállalat dolgozója, az üzem és Budapest-Déli pályaudvar vasutasai nevében kereste fel szerkesztőségünket levelével.

„A magyar vasutas dolgozók előtt nem volt váratlan vagy meglepő ez a lépés — irja többek között. — Hiszen gyakorlatilag már korábban törvényen kívül helyezték a pártot: hős vezetői börtönben sinylődnek, tagjait pedig rendőrkopók üldözik.

Mi tovább folytatjuk a harcot a világ becsületes embereivel egyetemben. Munkával, megszemenő takarékossággal segítjük a bátor hazafiak küzdelmét, a magunk erejével is növeljük az Egyesült Államok Kommunista Pártja iránt világszerte megnyilvánuló rokonszenvet."

Mély felháborodásuknak adtak kifejezést a vasutasszakszervezethez intézett levelükben a Hajduszoboszlón üdülő vasutasok a miskolci igazgatóság dolgozói és sokan mások.

Amire az elmult TÉL megtanított





Az elmult tél zordságára hosszantó viharos havazásaira, a kiméletlen és kegyetlen fagyokra nem igen számitottunk. A hirtelen lezúduló óriási hómennyiség elboritotta a vasúti pályákat. Ilyen körülmények között csak egy feladatunk lehetett: *biztositani a közlekedést!*

Vonalaink között a legsebezhetőbb a veszprémvarsány—veszprémalsóörsi vonal és az ehhez csatlakozó többi vonalrész. Az elemekkel vivott harc, a hócsata itt tombolt a legjobban. A veszprémvarsány—veszprémi vonalon, közel félmillió forintos költséggel, sziklás talajban — robbantás útján — földhóvédműveket létesitettünk. Ezek sikeresen ellenállottak a legzordabb időjárásnak is. Kiegészitésként deszkapalánkhóvédőművet is épitettünk.

Tudtuk, hogy a védőműveken kivül, minden az emberektől, szakértelmüktől, helytállásuktól és nem utolsó sorban a vezetéstől függ. Lelkiismeretesen elvégeztük a dolgozók alapos oktatását. De ezzel nem elégedtünk meg: a rátermett, öntudatos dolgozókat olyan feladatok ellátására tanitottuk meg, amely feltételnül szükséges volt a közlekedés fenntartásához. Feladatunk volt az úgynevezett hójelentő szakaszok átszervezése. Amikor az időjárás szinte félóránként változott és a veszedelmes bevágásokat befújta a hó — ezek a jelentések igen értékesnek bizonyultak. Ettől függött, hogy elindulhat-e a vonat a következő állomásra. A 15 hójelentő szakasz dolgozói férfiasan, a legnagyobb nehézségek ellenére becsületesen, sokszor egészségüket sem kimélve, tettek eleget kötelezettségeiknek.

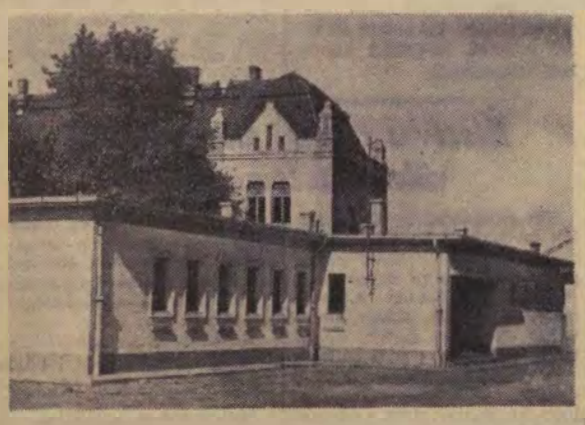
De nem feledkeztünk meg a dolgozó, a hősi munkát végző emberről sem. A legmeszszebbmenőkig gondoskodtunk téli ruházatukról, bundával, csizmával, esőköpennyel és melegitő itallal, védőétellel láttuk el őket. Az utasitás szabályai értlemében — amikor ennek szükségét láttuk — a vonatok előtt hókotró, vagy hóeke-meneteket indítottunk. Meg kell emlékeznünk a hordozható hóelleni védőművekről is, amelyeket különösen olyan szakaszon tudtunk alkalmazni, ahol a szeszélyes időjárás a szél irányát állandóan változtatta. Kiváló példa erre a zirc-eplényi vonalszakasz. megvédése.

Ha most arra akarnék egy mondattal válaszolni, hogy mire tanitott meg bennünket az elmult esztendő kegyetlen téli időjárása, akkor erre röviden csak igy válaszolhatnék: *a védelmi eszközök megelőző jó karbantartása, az előrelátó szervezési munka, az elmult esztendőben bevált módszerek tanitása, és emellett, de nem utolsó sorban a dolgozó emberről való gondoskodás a fő követelmény.*

Valamennyi pályafenntartási szakasz kötelessége. hogy a nagy tél tapasztalataiból okuljon, hogy helyes és gondos felkészüléssel, bátran szembenézhessünk a téllel.

KISS JÓZSEF,
a veszprémi pályafenntartási főnökség vezetője

Budapest-Nyugati pályaudvar új öltöző- és mosdóhelyisége



110 személy befogadására alkalmas, 400.000 forint beruházással épitett uj öltöző- és mosdóhelyiséget kaptak a nyugati pályaudvari dolgozók a kormányprogramm végrehajtása során.

NEMZETKÖZI HIREK

CSEHSZLOVÁKIA

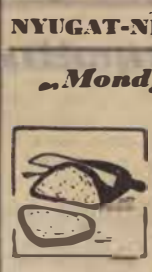
Csehszlovák-keletnémet vasutasok versenye



Az elmult napokban *Bad-Schandau* állomás kultúrtermében a Német Demokratikus Köztársaság és a Csehszlovák Köztársaság vasutasküldöttei közös megbeszélésen vettek részt. Az értekezleten a két baráti állam között folyó vasutas munkaversenyt értékelték. A kölcsönös tapasztalatok kicserélése után határozatot hoztak, hogy több határközi vonalra kiterjesztik munkaversenyüket.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

„Mondj igazat — betörik a fejed"



A *„Fahrt Frei"* augusztus 10-i számában olvassuk: *Hans Fleck* nyugatnémetországi vasutas látogatóban járt a Német Demokratikus Köztársaságban, ahol napokon át tanulmányozta a keletnémet vasutasok felszabadult, egyre szebbé váló életét. Mi sem természetesebb, hogy mikor visszatért a sztrájkharcoktól zajos Nyugatnémetországba, beszámolt élményeiről. *„Mondj igazat — betörik a fejed"* — tartja a régi közmondás. A közmondások pedig még Adenauerékra is vonatkoznak: Legalábbis erről tanuskodik *Hans Fleck* elbocsátása. Megmondta az igazat — kitették az állásából. Az utcára rakták *Hans Flecket,* mert az igazságnak megfelelően ecsetelte a keletnémetországi viszonyokat.

Hans Fleckkel most vasutastársai megosztják kenyerüket és pénzzel, élelemmel segitik — mert megbecsülik az igazmondót.

AUSZTRIA

Osztrák vasutasküldöttség a Wilhelm Pieck főmühelyben



A közelmultban osztrák vasutasküldöttség járt a Német Demokratikus Köztársaságban és többek között hosszasan időzött a Wilhelm Pieck nevét viselő vasúti főműhelyben. Az osztrák küldöttség tagjai, visszatérve hazájukba, áradozva emlékeztek meg a vendéglátóknál tapasztalt fejlődésről, a dolgozók emelkedő jólétéről. Panaszosan említik meg lapjukban, hogy Ausztriában a nők még mindig nem egyenjogúak a férfiakkal. S bár különböző új munkahelyek nyiltak a nők számára, de fizetésük jóval alacsonyabb, mint a férfidolgozóké. Az üdültetésről keserűen jegyzik meg, hogy Ausztriában is vannak üdülők, de az ellátás minimálisan napi 10—20 márkába kerül — a német fizetési egységhez viszonyitva — ugyanakkor a vasutasok átlagos fizetése Ausztriában nem haladja meg a 3—400 márkát havonta.

Gyógyszercsalókat lepleztek le

Horváth Irén ápolónő a MAV Kórház gyermekgyógyászati osztályán teljesitett szolgálatot. Beosztását arra használta fel, hogy fontos gyógyszereket, orvosi műszert és kórházi berendezési tárgyat eltulajdonitson. A rendőrség a házkutatás alkalmával 31 fajta, nagymennyiségű gyógyszert — többek között penicillint, „A", „B" vitamint — ezenkívül több injekciós fecskendőt, gumikesztyűt és kórházi pecsétel ellátott lepedőket talált lakásán.

A rendőrség Horváth Irént átadta az államügyészségnek.

Nagy Elza, a MAV Kórház és Központi Rendelőintézet dolgozója más személyek nevére iratott fel jogosulatlanul gyógyszert és azokat magáncéljaira használta fel. Fegyelmi úton vonták felelősségre.

Úgy látszik — elválaszthatatlanok...



Selypen felkészültek a cukorrépa szállítására

Mire ezek a sorok megjelennek, már napi három irányvonat ontja a cukorrépát *Selyp* állomásra, onnan pedig a cukorgyár nagy betoncsatornáiba, a szállítószalagok, gépek, lepárolótartályok szövevényébe. Előreláthatólag december közepéig egyetlen percre sem állnak meg a gyár gépei és persze nem szabad megállni a vasúton áramló cukorrépa küldeményeknek sem.

Amikor feltesszük a kérdést, hogyan egyeztették össze *Selypen* a vasút és a cukorgyár munkáját, valósággal kisebbszabású ankét alakul ki a gyár termeltetési és szállítási osztályán. Sajnos, a megbeszélés alaphangja kissé aggodalmas. Az is kiderül hamarosan, miért.

— Tavaly a gyár előszállításokkal biztosította a teljes szén és mészkő szükségletet — mondja *Csécsei Ernő* állomásfőnökhelyettes. — Az idén ez a gyáron és a vasúton kívülálló okok miatt nem sikerült. Eddig a készleteknek körülbelül csak a fele érkezett meg, úgyhogy el lehetünk készülve arra, hogy a többi együtt jön a cukorrépával. Még így sem fenyegetne nagyobb veszély, hogyha *Hatvan* állomás rendezetten küldené a vonatokat, vagyis egyhelybe sorozva a cukorrépás elegyeket, valamint a mészkővel, illetve szénnel rakott kocsikat.

Jó komplex-brigád szerződés — jó együttműködés

A villámankét során arról is meggyőződhettünk, hogy a vasút és a gyár között jó az együttműködés. Ennek alapja a napokban megkötött komplex-brigád szerződés, amelyben a vasút a többi között vállalta a gyár grafikonszerinti kiszolgálását, a fedett- és az export-kocsik biztosítását, a gyár pedig írásba foglalta, hogy a rakodási időt a tavalyi 6.3 óra helyett 4.8-ra csökkenti, és a rakva-rakott mozgalom keretében a kocsik 50 százalékát megrakva adja vissza, mégpedig úgy, hogy nem növeli a kocsik gyári tartózkodási idejét.

Az együttes munka során jó kezdeményezések is születtek, amelyek az önköltségcsökkentéshez, a takarékossághoz is hozzájárulnak. Így például a gyár *Éliás Gyulának*, a termeltetési osztály vezetőjének javaslatára kezelőhelyet létesített a gyári tartalék számára, nehogy — mint tavaly — Hatvanba kelljen járnia szenet és vizet vételezni.

Mit várnak a cukorgyárak a vasúttól

Vannak azonban olyan körülmények, amelyek nem helyi eredetűek ugyan, de alkalmasak arra, hogy rontsák a jó összhangot a cukorgyár és a vasút között. A vasút — mint a gyárban mondják — nem törődik eléggé a cukorréparakodók tisztántartásával. Például *Jászladányban, Tápiószelén, Homokszentlőrincen* követ és téglát raktak a cukorrépa-rakodón, még a répaszállítás megindulásakor is. Ez azért is helytelen, mert a répa közé keveredett kő könnyen géptörést okozhat a gyárban. A vasút sokszor hiányos kocsit ad a répaszállítmányokhoz, pedig a rosszul záródó oldalajtókon, a hibás kocsipadlón sok répa kihull. Műszakilag hibátlan kocsikat kérnek a cukorgyárak, mert esetleges rakomány-átrakásnál a friss cukorrépa könnyen megromlik, veszít cukortartalmából. Ugyanígy a takarmányozás szempontjából igen fontos, hogy pontosan, jól ütemezetten szállítsa a vasút a friss répaszeletet s a szállítmány érkezéséről időben küldjön előértesítést a termelőknek.

Sokféle körülményre kell figyelemmel lennie a vasút dolgozóinak a cukorgyártási idényben, de a gondosság bőségesen meghozza eredményét: több lesz az üzletekben az idei hófehér cukor.

A forgalmi szakosztály válasza a dolgozók kezdeményezésére

Örömmel üdvözöljük az állomások dolgozóinak azt a törekvését, hogy maguk kérik a kocsitartózkodási normák csökkentését és vállalják a leszállított normaidők teljesítését, sőt túlteljesítését. A példát dolgozóink — mint már annyiszor — ismét a kimeríthetetlen kincsestárból, a szovjet vasutasok tapasztalataiból vették.

Mit is jelent a kocsitartózkodási normák csökkentése? Azt, hogy *a kocsik az eddiginél rövidebb tartózkodás után nyernek továbbítást a rendezőpályaudvarokról és állomásokról, megérkezésük után hamarabb kerülnek beállításra, a rakodások befejezése után késedelem nélkül húzzák ki a kezelési helyekről és továbbítják a következő rendeltetési helyekre.* Ezzel a munkával meggyorsul a kocsiforduló, vagyis lehetővé válik ugyanazzal a kocsiparkkal több áru elszállítása. De nemcsak ennyi előnye van a kocsitartózkodási normák csökkentésének. Ezenfelül gyorsul a szállított áruk forgási sebessége is, rövidül a vonatok tartózkodási ideje, hamarabb válnak szabaddá az állomások vágányai. Végeredményben tehát azok az előfeltételek, amelyek az őszi forgalom szállítási feladatainak késedelemnélküli végrehajtásához szükségesek, e példás vállalások következtében rendelkezésre fognak állani.

A csökkentett kocsitartózkodási normák szerinti munka azonban semmilyen körülmények között nem mehet a minőség rovására. Az elegytovábbítás szabályai betartásának minden időszakban, de elsősorban az őszi forgalomban van nagy jelentősége. Ezen a téren még sok hiányosság van, amelyeket feltétlenül meg kell szüntetni, hogy csökkenthessük a kocsitartózkodási normákat. Gyakran előforduló hiba, hogy irányvonatokba oda nem való elegyeket sorozunak, amelyek útközbeni kisorozása miatt a vonattartózkodási idő meghosszabbodik, vonatkésés áll be, az elegy futása megtorpan. Irányelegyeket használnak fel tolatóvonatok kiegészítésére és ezáltal elvész annak gyors, rendezésnélküli futási lehetősége. Gyors továbbítást igénylő árukat, sőt külföldre menő küldeményeket is sokszor továbbítanak tolató vonatokkal, ezért nem egy esetben a szállítás ideje alatt csökken az áru értéke, minőségének romlása miatt. Helytelenül, kerülő útirányon át küldik a kocsikat, ami többletvontatást eredményez, indokolatlanul növeli az önköltséget, ilyen gondatlan továbbítás következtében egyes rendezőpályaudvarokra olyan elegy is érkezik, amelyeket nem rendez, s így ennek a kezelése többletmunkát, többletkiadást jelent és elegyácsorgást idéz elő. A hiányosságok végeredményben nemcsak a becsületből vállalt szűkebb kocsitartózkodási normák teljesítését gátolják, hanem az elegykésés következtében kocsihiány is keletkezik és nem tudjuk a napi rakodási kocsiszükségletet hiánytalanul kielégíteni.

Az elegytovábbítás terén a minőség biztosítása elengedhetetlen feltétele jelenlegi és elkövetkező szállítási feladatainknak. Ezeknek a megoldása csak fegyelmezett munkával, az utasítások betartásával biztosítható. Legyen a célkitűzésünk: *csökkentett kocsitartózkodási normákkal, ácsorgás nélkül és minőségi elegytovábbítással teljesíteni szállítási terveinket.*

MIÉRT NINCS GAZDÁJA

az újítómozgalomnak a vasúti főosztályon?

A termelékenység emelésében és az önköltségcsökkentésben számottevő szerepe van a vasutasok újítási mozgalmának. Ennek az értékes mozgalomnak azonban nincs olyan gazdája, aki azt jól szervezné és irányítaná. A vasúti főosztály terv- és műszaki fejlesztési szakosztályára felel a vasút újítási mozgalmáért, de elsősorban annak egyik osztálya, az I/1. E. újítási osztály. Úgy látszik azonban, hogy ez a felelősség csak elméletben „létezik", mert a gyakorlat egészen mást mutat.

A miskolci igazgatóságon augusztus 31-én a politikai osztály és a szakszervezeti területi bizottság küldötteinek részvételével jól sikerült újítói társadalmi bírálatot rendeztek. Természetesen meghívták a vasutas újítási mozgalom irányításáért felelős I/1 E. képviselőjét is. A miskolci újítók azt várták, hogy az újítási osztály a többi igazgatóságok és szakosztályok újítási előadóit is meghívja. Bizony csalódtak, mert még az I/1 E. osztály sem képviseltette magát, - bár minden oka meg lett volna rá. Így nem ismerhette meg a felmerült jogos panaszokat, nem hallhatta a bírálatokat sem. Mi más ez, ha nem az újítási mozgalom, a jelen lévő kiváló újítók lebecsülése?

De ez a példa nem egyedülálló. Hogy a mozgalomnak mennyire nem gazdája az I/1 E., bizonyítja az is, hogy ez év elején a vezérigazgató elvtárs jóváhagyásával kihirdetett, újítási előadók közötti versenyt még a mai napig sem értékelték. Pedig kötelezettséget vállaltak, hogy félévenkénti értékelés alapján a nyerteseknek a kilátásba helyezett díjakat kiosztják. Ez sem történt meg. Így vesz részt az újítómozgalom fejlesztésében az I/1 E. osztály.

Az osztály vezetője és dolgozói rossz viszonyban vannak a bírálattal, de méginkább az önbírálattal. Úgy látszik, nem ismerik Sztálin elvtárs tanítását arról, hogy ahol nem érvényesül a bírálat és önbírálat, ott az út lefelé vezet. Mi pedig nem lefelé, hanem felfelé akarunk menni. De ezt akarják a miskolci igazgatóság területén dolgozó újítók is. Ezt bizonyítja a szóbanforgó társadalmi bíralaton elhangzott egészséges, építő bírálatuk és felszólalásaik őszintén segítő hangja is. Csak éppen az I/1. E. újítási osztály nem vett tudomást az értékes és tanulságos értekezletről, amely a mozgalom fejlődéséért elsősorban felelős.

Szűcs Sándor,
az I/7. szakosztály
újítási megbízottja

Szakszervezeti taggyűléseink a termelékenység emelésének, a dolgozók védelmének szolgálatában

E héten kerülnek zömében lebonyolításra a szakszervezeti taggyűlések. A jó előkészítő munka fél siker jelent. *Budapest-Keleti pályaudvaron* minden jel arra mutat, hogy az üzemi bizottság időben és kellő körültekintéssel készítette elő a taggyűlésre a vezetőségi tagokat, a bizalmiakat és a tagságot egyaránt.

— Kibővített üzemi bizottsági értekezlettel kezdtük meg az előkészítő munkát — mondja *Szécsényi Géza* elvtárs, az üzemi bizottság elnöke. — Az értekezleten megbeszéltük *az előző taggyűlés tapasztalatait*, az ott elhangzott bírálatokat és javaslatokat. Mindezeket *hasznosítani akarjuk a mostani taggyűlésen.* Ugyancsak nagy súlyt helyezünk arra, hogy minél előbbé, gyakorlatibbá tegyük a taggyűlés beszámolóját, mert ez ösztönzi a részvevőket a hozzászólásokra. A műhelybizottsági elnökök a bizalmi hálózat jelentései alapján rendszeresen beszámolnak *a dolgozók kívánságairól, panaszairól, javaslatairól s ezek közül minél többet felhasználunk a beszámoló elkészítéséhez.*

— A beszámolónak olyannak kell lennie, hogy a tagság tényeken keresztül ismerje meg belőle az üzemi bizottság munkáját, eredményeit. Megfelelő helyet kell kapni a beszámolóban a szociális helyzet ismertetésének, a különböző juttatások felsorolásának, ugyanakkor választ is kell adnia a dolgozók termelési vagy szociális természetű kérdéseire. Egyébként a taggyűlésre *meghívtuk a társszolgálati ágak képviselőit is*, hogy a munkaterületükkel összefüggő problémákra azonnal választ tudjanak adni.

— A tagság mozgósítására a bizalmiak egyéni agitációján kívül felhasználjuk a faliujságokat, a hangosbemondót — mondja befejezésül *Szécsényi* elvtárs. — Elő akarjuk segíteni, hogy az elvtársak minél felkészültebben jöjjenek a taggyűlésre s felszólalásaikkal ne csupán a szorosan vett szakszervezeti munkát segítsék, hanem a termelés emelésének, az önköltség csökkentésének ügyét, a vasút egészének nagy feladatait is. *A helyesen megszervezett, jól előkészített taggyűlések alkalmasak lesznek arra, hogy a termelékenység emelését, a dolgozó ember védelmét szolgálják.* Ezt a célt szeretnénk elérni mi is *Budapest-Keleti pályaudvaron.*

Egy mozdonyirányító studióban



Az új technika minden vívmánya a vasutas dolgozók rendelkezésére áll a Szovjetunióban. Képünk a moszkva—rjazanyi vasútvonal egyik mozdonyirányító studióját ábrázolja. Ilja Mironov mozdonyirányító munka közben.

(M. Ozerszkij felvétele)

A társadalmi tulajdon védelme — mindnyájunk ügye

Alkotmányunk kimondja: „A Magyar Népköztársaság polgárainak alapvető kötelessége a nép vagyonának megvédése, a társadalmi tulajdon megszilárdítása". Pártunk III. kongresszusa hangsúlyozta, hogy a társadalmi tulajdon védelme szocialista társadalmi rendünk egyik alapvető feladata. A gazdaságos termelés, a dolgozó nép jólétének érdekében szükség van a legnagyobb takarékosságra, a közvagyon gondos kezelésére és védelmére. Az észszerű, a termelékenyebb munka mellett a népvagyon megbecsülése — a népgazdaság erősítésének fontos eszköze. Ha bármelyik területen engedményeket teszünk, vagy szemethunyunk, a dolgozó nép egésze vallja kárát. Éppen ezért minden becsületes vasutas dolgozó érdeke, hogy éberen vigyázzon a vasúti szállítmányokra, harcoljon az árudézsmálók, a szocialista tulajdon tolvajai, pazarlói és gondatlan kezelői ellen.

Dolgozóink nagy többsége látja ezt, és ennek megfelelően cselekszik. Mégis gyakran előfordulnak még szándékos vagy gondatlan károkozások. Az előző évekkel szemben különösebb javulást e téren nem találunk. Még mindig nem csökkentek jelentősebben a vasúti dézsmálások. Egyes állomásokon valóságos fosztogató bandák alakultak, amelyek saját használatukra, vagy eladás céljából tulajdonítottak el értékes árukat. Az árudézsmálások által okozott kár mértékét szemléltetően fejezi ki például, hogy az ez év első felében okozott kár összegéből 15 kétszobás, összkomfortos vasutas lakást lehetett volna építeni. Amikor erre rádöbbenünk, ki ne botránkozna meg Felényi Mihály főraktárnokon, aki Budapest-Déli pályaudvaron ahelyett, hogy megakadályozta volna építőanyagok ellopását, maga is résztvett a tolvajlásban. Az egyik szállítóvállalat részére érkezett küldeményből ötezer téglát 2000 forintért eladott Ecsédi Anna pénztárkezelőnek, aki ezt a pénzt abból a 9000 forintból fedezte, amelyet előzőleg elsikkasztott.

Sokszor a szolgálati helyek vezetői is résztvesznek ezekben a dézsmálásokban. Rákospalota-Ujpest állomáson Rózsa József főintéző, állomásfőnök maga biztatta a raktári dolgozókat bűncselekmények elkövetésére, nem egyszer résztvett a fosztogatásokban. Magukról megfeledkezett vasutasokkal a külszolgálatnál és a központi szolgálat kötelékében is találkozunk. Előreláthatólag a jövő héten tárgyalják az Anyagellátási Igazgatóság létszámába tartozó Sándorfalvi Márton főintéző és társai sikkasztási ügyét, amelynek még a vasúti főosztály néhány dolgozója is részese volt. A dolgozók egyenruhával manipuláltak és a közösséget több mint negyedmillió forinttal károsították meg.

A leleplezett árudézsmálók minden esetben elnyerték méltó büntetésüket, de nem szabad megfeledkeznünk arról, hogy éveken keresztül hátrányosan befolyásolták dolgozótársaik magatartását, munkafegyelmét, a társadalmi tulajdonról alkotott véleményüket. Nem általthatjuk magunkat azzal, hogy tolvajok mindig voltak és most is vannak. Az sem lenne kielégítő válasz, hogy eddig még nem tudtuk minden emberben a kapitalista rend táptalaján nyüzsgő „erkölcsöt" a szocialista erkölccsel felváltani, mert a nevelő, a felvilágosító munka eddig még nem hozta meg a kívánt eredményt. Nézzük meg, hogy az öntudat hiányosságai mellett melyek azok az „alkalmak", amelyek akarva-akaratlanul szülik a tolvajokat. Mik azok a tényezők, amelyek összetevéséből gondatlansággal, felelőtlenséggel voltaképpen mindannyiunk ügye — a társadalmi tulajdon ellen vétünk.

1. A hibák forrása, a dézsmálások elszaporodása elsősorban abból ered, hogy a szolgálati vezetők nem tartanak hathatós, lelkiismeretes ellenőrzést, sok esetben elmulasztják a károkozók felelősségrevonását;

2. Az üzemekben az anyagutalványozásnál nagy a lazaság. A szükségesnél nagyobb mennyiséget vételeznek és nem egyszer a már késznek jelentett munkához utalványoznak újabb anyagot azért, hogy maguknak rejtett tartalékot képezzenek. Ez meghamisítja a munka önköltségét és a felhalmozódó anyagok nemcsak pazarlást tesznek lehetővé, de az eltulajdonításnak is tág teret nyujtanak;

3. Az úgynevezett „darabolás" kérdésének rendezetlensége is nagy károkat okoz: egész táblákat, rudakat vételeznek sokszor csak azért, mert a szertár a daraboláshoz nincs berendezve. Ez növeli a műhelyekben a számadáson kívül heverő, az ellenőrzés köréből távol kerülő anyagok mennyiségét;

7. A berakások s kirakások ellenőrzését egyes állomások raktárnokai és brigádvezetői nem végzik utasításszerűen. Belenyugodnak a raktári dolgozóknak abba a törekvésébe, hogy a nagyobb kereset érdekében a minőségi munkát mellőzzék. Nem ellenőrzik az alkalmi munkások által végzett rakodásokat és rakományigazításokat;

8. A forgalmi szakszolgálat dolgozói sokszor kellő körültekintés és az óvatossági rendszabályok betartása nélkül tolatnak és gurítanak. Ennek következtében nemcsak árukárok, de járműsérülések is történnek,

9. A kocsik műszaki állapotának ellenőrzése felületesen történik, ez elázást, tűzkárt, elszóródást vonhat maga után;

10. A hídmérlegek hiányos karbantartása következtében sok esetben két különböző hídmérlegen mérlegelt rakomány súlya többmázsás eltérést mutat;

11. A károk felderítését nem egyszer akadályozza a vonatátvevő-szolgálat munkája. Nem sojáh át a vonatokat, egyre emelkedik a darabáru- és kocsirakományú küldeményeknél a számadáselválasztások mennyisége. Ez viszont a fölös áruk számát emeli, ami alkalmat ad a dézsmálásra. Hasonló gondatlansággal történik az áruk és kocsik bárcázása;

12. A kocsifellírók nagyfokú nemtörődömséggel végzik a kocsifelírást és ezáltal akaratlanul segítséget nyujtanak a dézsmálásokhoz;

13. A rovancsolások alkalmával az egyes igazgatóságoknál megállapított hiányokért nincs kellő felelősségrevonás és több esetben tapasztalható, hogy szolgálati vezetők a felügyeletük alá tartozó dolgozókat igyekeznek tisztára mosni;

14. A visszanyerem ények kezelése gondatlanul folyik, nem vételezik be nyilvántartási könyvekbe.

Csak néhány kiragadott hiányosság, de ez is megmutatja: az utasításszerinti munka elhanyagolása, a munkafegyelem lazasága, az éberség hiánya a vasúton is megtermi a maga selejtjét. És a selejtgyártás, a pazarlás, a munkafegyelem lazasága olyan gazdátlan terület, olyan vadon, amely rövid idő alatt kitenyészti a maga ragadozóit, a népvagyon tolvajait, elherdálóit.

Ahhoz, hogy a dolgozó magyar nép az eddiginél is erőteljesebb iramban menetelhessen a felemelkedés útján, ahhoz, hogy a vasutas dolgozók minél gyorsabban részesei lehessenek ennek a felemelkedésnek, nem elég csupán az, hogy az igazságszolgáltatás kezére juttassuk a magukról megfeledkezetteket. Meg kell találni a lehetőségét, hogy még az eddiginél is határozottabban és nagyobb szigorúsággal sujtsunk le a tolvajokra, de azokra is, akik az ellenőrzés, a dolgozók nevelésének elhanyagolásával voltaképpen segítséget nyujtanak üzelmeikhez. Mozgalmi szerveinknek jó munkájukkal olyan légkört kell teremteni a munkahelyeken, hogy a dolgozók maguk közösítsék ki a népvagyon rongálóit, pocsékolóit, rablóit.

Nem vitatható az, hogy van még mit tennie a vasúti főosztálynak, a szakszolgálati vezetőknek, a szakszervezetnek és nem utolsó sorban a politikai osztályoknak ezen a téren. A dolgozók nevelése és felvilágosítása nem kis munkát igényel. Elsősorban azt követeli, hogy a szemellenzőket hagyjuk el, emberi hangon szóljunk az emberekhez, a meggyőzés ne elkoptatott frázisok tömkelegéből álljon; az értelmet és érzelmet egyaránt fogja meg. A magyar vasutasok nem egyszer hősi helytállással bizonyították, hogy érdemesek népünk, pártunk megbecsülésére. Most azzal is segíteniök kell a kongresszusi határozatok megvalósítását, a népjólét emelését szolgáló kormányprogramm végrehajtását, hogy mindenkivel szemben megvédik a nép vagyonát és takarékossággal, jobb és több munkával gyarapítják növekvő jólétük biztosítékát.

Egy DOLGOZÓ panasza nyomában

Több mint egy év távolába kell visszamennünk, ha a ferencvárosi vonatkísérőlaktanya villanyrezsóinak nyomára akarunk bukkanni. Tavaly nyáron — július 18-án — lapunk hasábjain foglalkoztunk Gyarmati Gyula elvtárs, ferencvárosi vonatkísérő panaszaival és a többi vonatkísérő kívánságaival, amelyek között szerepelt a *villany- vagy gáz-ételmelegítő felszerelése.* Később ismételten visszatértünk a kérésre, ami végre a budapesti igazgatóság fülébe is eljutott. További *öt hónap multva* intézkedés is született: 7255/20/954/III. szám alatt 1954 március 6-án *Tóth János* igazgatóhelyettes elvtárs aláírásával 8500 forintos beruházási hiteligénylés érkezett a I/8 D. osztályhoz. „Rövid" *öt hónap multán* választ is kapott az igazgatóság a 8. D. osztálytól: „Beruházási hitel nincs, *felújítási hitel kiutalása folyamatban.*"

De legyünk tárgyilagosak: az ügyirat ezalatt a hónapok alatt sem pihent, járta a maga útját az igazgatóságon belül, emeletre fel, emeletről le, amíg — kettő, majd még több lett belőle. Ma már, amint láttuk, egészen tekintélyes köteg. Nincs azonban olyan okos bürokrata az egész igazgatóságon, aki meg tudná mondani, miért kellett így megháznia az aktának, mikor a március 6-i hiteligénylés után nemsokkal az igazgatóság II. osztálya — egy emelettel *Tóth* igazgató elvtárs szobája felett — *az egész rezsóügyet lezárta* azzal, hogy „felújítási hitel *nincs*". Ami azt jelenti, hogy hiába üzente az I/8 D. osztály azt, hogy „felújítási hitel *folyamatban*", amikor a hitelkeret felett rendelkező II. osztály már az aktalavina megindulásának pillanatában kijelentette, hogy ilyen pedig *nincs.*

Az aktaköteg ezután bevonult az irattár megfelelő számozású kék aktakoporsójába, a többi aktahulla közé. Az ügy *„meghalt"* — de most jön az újabb meglepetés: az illetékesek mind azt hitték, hogy *„él"*. Csak éppen minden illetékes azt hitte, hogy a másik illetékes íróasztalának fiókjában tengeti életét. *Tóth* igazgatóhelyettes elvtárs azt hitte, hogy a III. osztályon van, a III. osztály azt hitte, hogy a munkavédelmi csoportnál *Pintér* elvtárs azt hitte, hogy *Domján* elvtárs törli le róla időnkint a port, *Domján* elvtárs azt hitte, hogy *Vircsik* elvtárs szellőzteti néha, nehogy megegyék a molyok. *Vircsik* elvtárs azt hitte, hogy *Lugosi* elvtárs gazdagította vele „aktaállagát", *Lugosi* elvtárs azt hitte ... és így tovább.

A ferencvárosi vonatkísérők viszont azt hitték, hogy az emberről való gondoskodásról a budapesti igazgatóság és a vasúti főosztály bürokratái is hallottak már, és azt remélték, hogy kérésük sorsáról legalább értesítést kapnak. Mi most igyekszünk pótolni ezt a mulasztást és talán *Pintér István* elvtárs, munkavédelmi előadó nem veszi zokon, ha az ő szavaival élünk:

— A villanyrezsó engedélyezése nem képezte kellő megfontolás tárgyát, mert ellenkezik az áramtakarékossági intézkedésekkel. Egyébként is jelentősebb beruházást igényelne, mert ipari áramot kellene bevezetni. Ugyancsak többezer forintba kerülne a gáz bevezetése. (Nem lehetne esetleg gázpalackkal megoldani? A szerk. megjegyzése.) *Gondunk lesz rá, hogy a ferencvárosi vonatkísérők megfelelő tűzhelyet kapjanak, ugyanígy az ügyrevezetett dombóvári baraképületbe is tűzhelyet teszünk.*

Ez a megoldás, véleményünk szerint, nem a legmegfelelőbb, különösen a nyári melegben, de legalább pontot tesz egy régóta húzódó ügyre. De vajon hány „ügyirat" járja hasonló módon az útját a különböző vasúti hivatalok bürokráciájának labirintusában?

HÍREK

Ez is segítség?

Pár hónap óta Hoffmann elvtárs a szegedi központi kultúrotthon igazgatója. Sok nehézséget kell legyőznie, hogy eredményt érhessen el. Sajnos vannak „segítő" kezek, amelyek segítség helyett tűszúrásokkal „támogatják". Mennyire becsülhetik, és támogathatják munkáját az olyanok, mint Nákófalvi elvtárs, az igazgatóság III. osztályának személyzeti előadója, aki egyszerűen „cirkuszigazgatónak" titulálja (és ezekután a kultúrotthont nyilvánvalóan cirkusznak).

Nem szegyen ma a „cirkusz" titulus, hisz az is komoly munkát, művészetet követel. De Nákófalvi elvtárs úgylátszik nincs tisztában a tömegkulturális mozgalom jelentőségével. Bizonyára ő sem örülne, ha mondjuk „porosfülű bürokratának" neveznék. Ha már segítséget nem nyújt, legalább tiszteletet adjon a kultúrotthonnak. Ennek jobban fognak örülni a szegedi vasutas dogozók, de el is várják tőle.

— VONATPÓTLÓ GÉPKOCSIJÁRATOKAT rendszeresített a debreceni igazgatóság. Az első járatot Szabolcs-Szatmár megyében helyezték forgalomba. A Budapesten délután feladott darabárukat még aznap vagy másnap reggel megkapják a címzettek.

— Új eljárást próbálnak ki *Mosonmagyaróvár és Horvátkimle közötti vonalszakaszon a használt vasúti talpfák élettartamának növelésére. Az eljárás abból áll, hogy a talpfákon levő repedéseket tömítőanyaggal töltik ki, majd műgyanta oldattal vonják be a talpfákat.*

— NÉGY IFJÚSÁGI JAVITÓBRIGÁD alakult a debreceni fűtőházban. Az egyik brigád tagjai: Tederics János Rodácsi János és Bezendi József a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulója tiszteletére vállalták, hogy a 411.213 számú mozdony részlegvizsgáját november 7-re befejezik.

— Egyhónapos tagszervezési időszakot *kezd szeptember 15-én a Magyar Repülő Szövetség MÁV Lokomotív szervezete Budapesten, Pécsett és Szombathelyen.*

— TANULMÁNYI KIRÁNDULÁSOKAT SZERVEZNEK a pécsi igazgatóság fiataljai, több DISZ-csoport bevonásával.

— Átadták rendeltetésének *az oroszlányi állomás vasutasai számára épült új üzemi konyhát és röplabdapályát.*

— KIEGÉSZITIK A HARGITA SZERELVÉNYÉT egy új motorkocsival. Próbaútja után, előreláthatólag októbertől kezdve Budapest és Szeged között közlekedik.

— 270 méter hosszú vízvezetéket készítettek a Szolnoki Járműjavító ÜV. dolgozói a kunmártoni Zalka Máté termelőszövetkezet istállóinak vízellátására.

— *ÖLTÖZŐT ÉS MOSDÓT ÉPITENEK a váci távközlő- és biztosítóberendezési, a kecskeméti pályafenntartási dolgozóknak és a Keleti Műszaki Kocsihivatal nődolgozóinak.*

— *VASUTAS ÉJJELI SZANATÓRIUM építését kezdik meg a közeljövőben, körülbelül ötmilliós forint költséggel Budapesten, a Városliget melletti Jávor-utcában.*

— SZAKORVOSI RENDELŐINTÉZETET ÉPITENEK a szombathelyi vasutasoknak. Debrecenben is folynak már a hasonló intézet épületátalakítási munkái.

— 44 FÉRŐHELYES BÖLCSŐDE ÉPÜL Nyíregyházán és Miskolcon a vasutasok gyermekei számára. A bölcsődéket ez év végéig átadják a rendeltetésüknek.

— Befejeződött a 100 méter hosszú rakodó építése a székesfehérvári pályaudvaron. Az állomás nagykanizsai felén az 1-es számú vágányt a Vasútépítő Vállalat celldömölki építésvezetőségének dolgozói már bekötötték. A 28. és 29. rakodóvágány építése folyik.

LAKÁSCSERÉK

DEBRECENBEN LÉVŐ BELVÁROSI magasföldszintes szoba-konyhás, nagy előszobás, kamrával és pincével bíró, közműves lakásomat elcserélném hasonló budapesti lakással. Érdeklődők írjanak Kósa Ferenc címére, Debrecen, Könyök-utca 8 szám alá.

BUDAPESTEN XVI. kerület Imre-utca 5 szám alatti társbérleti szoba-konyhás lakásomat, valamint Hegyeshalomban, a Vörös Hadsereg-útja 168 szám alatti szoba-konyhás-kamrás lakásomat elcserélném győri kétszobás komfortos lakásra. Cím: Németh György, a MAVTRANS győri kirendeltségének vezetője.

DEBRECENBEN a város legszebb helyén lévő szoba-konyhás-fürdőszobás lakásomat elcserélném hasonló budapesti vagy magaslat közelében lévő állomáson dolgozó vonatkísérő lakásával. Cím: Halász József Debrecen, Bem-tér 15 szám.

ELCSERÉLNÉM Budapest XVII. kerületi (Rákoskeresztur) kétszobás lakásomat a főváros belterületén lévő, kisebb lakásért is. Hrustinszki István, Rákoskeresztur, Rózsa Ferenc-utca 7.

DEBRECEN, Kut-utca 36. szám alatti szoba-konyhás lakásomat budapesti lakásra cserélném. Farkas Albert irodakezelő.

KÉTSZOBÁS, üvegezett verandás, komfortos olcsóbérű, kertes házban lévő lakásomat elcserélném összkomfortos belterületi lakásra. Cím: Budapest, XVI., Mátyásföld, Rákóczi-utca 30. Rajcsányi László intéző, budapesti igazgatóság, könyvelőség.

HÁROMSZOBÁS, ÖSSZKOMFORTOS soproni lakásomat elcserélném budapesti kettő, esetleg egyszobás lakásra, Paraszkay István főintéző, Sopron, Mező-utca 14. I. emelet. Budapesti telefonszám: 340—020.

Ütköző

Készenlét

Amint egy vizsgálat kiderítette, a nyíregyházi fűtőházban még a „hideg Javításban" álló gépekre is készenléti időt számoltak el egyesek.



A bércsalásnak ez a módja, bár nem egészen újszerű, mégis azt bizonyítja, hogy a bércsalók minden csalási eshetőségre készenlétben állnak.

Jól tudnak számolni

A szegedi fűtőház néhány villanyszerelőjét szolgálati helyüktől 17 kilométer távolságra egy hét időtartamra kirendelték. Noha mindennap kerékpárral hazajárkak, felszámolták a teljes kiküldetési díjat, sőt Még a szállaspénzt is. Még szerencse, hogy a kerékpár-gumi kopásért nem számítottak fel semmit.



Jó dolguk volt...

A diósgyőr-lődi rakodó-állomáson jó dolguk volt a havidíjas dolgozóknak. Megkapták rendes havi illetményüket és elszámolták őket fizikai dolgozóként is. Így tehát kétszeres bért kaptak. Igazán nem panaszkodhattak. Annál inkább a népgazdaság...



Még négy kötvénysorsolás lesz az idén

A Negyedik Békekölcsön első húzása szeptember 19-én Cegléden, a Második Békekölcsön ötödik húzása október 26-tól 29-ig Tatabányán, az Első Békekölcsön hetedik húzása november 26-tól 29-ig Békéscsabán, a Harmadik Békekölcsön harmadik húzása pedig december 30-án lesz Szombathelyen.

A sorsolási tanácsadók készüljenek fel a dolgozók felvilágosítására és a szerencsés nyerők időbeni értesítésére.

Levelezőink írják

Mi akadályozza a szovjet síktolatási módszerek bevezetését Füzesabonyban?

A szovjet vasutasok módszerei óriási léptekkel vitték előre vasútunk fejlődését. Nagy fejlődést jelentett például a szovjet síktolatási módszerek bevezetése. Ezek a módszerek igazgatóságunk területén is elterjedtek a miskolci síktolató brigád tapasztalatátadása jóvoltából. Egyedül Füzesabony állomáson nem sikerült még bevezetni, az újmódszerű síktolatást, mert úgylátszik, egyesek nem ismerik a fontosságát és megvalósításának lehetővétételét csak ígérik. Ankét is volt már Füzesabonyban ebben az ügyben és ekkor maguk az állomás dolgozói bizonyították be gyakorlatilag az Arhipov—Lucskov-féle síktolatási módszer előnyét. Csupán azt kifogásolták, hogy a jelenlegi kihúzóvágány nincs megfelelő esésben, emiatt nem tudják rendszeresíteni. *Kérték a kihúzóvágány megemelését.*

A pályamester nyomban vállalta is a megemelést és kérte a II. osztály illetékeseit, rendeljék azt el. Az osztályvezető elvtárs elrendelte a vágánykiemelést és úgy intézkedett, hogy *még az őszi forgalom megkezdése előtt készítsék el az emelkedőt.* Rendelkezését azonban még a mai napig sem hajtották végre, amit a dolgozók kifogásolnak. Jogosan kérik azt is, hogy sürgősen végezzék el a vágányok melletti talajegyengetést, mert a rossz terep balesetet idézhet elő.

Z. Burján István
miskolci igazgatóság

A hatvani vonatkísérőknek nincs gazdájuk?

A további sikerek érdekében vezénylő tisztjeinknek gazdaságosabban és tervszerűbben kellene gazdálkodniok a vonatkísérők munkaidejével és erejével. Sajnos Hatvanban nem így van. A közelmultban például az történt, hogy amikor Halász Mihály vonatvezető és szakasza 21 órakor készenlétre jelentkezett, hajnali fél ötkor hazaküldték azzal, hogy nincs részükre vonat. Csak Halász elvtárs tiltakozására kapták meg végre a 492 számú tolató vonatot 6 órai indulással. Gyakori eset Hatvanban, hogy több órás éjjeli készenlét után küldenek haza vonatkísérő brigádokat.

Az is előfordul, hogy ilyen hazavezényléskor az utazási naplóba a vezénylők pihenőnapnak írják be a várakozással eltöltött időt is. Ez a Munka Törvénykönyv idevonatkozó pontjának súlyos megsértése, mert a dolgozókkal a pihenőnap kezdetét közölni kell. Amikor ez ellen felszólalunk, egyes vezénylők rideg hangú *„nem tetszik?"* szavakkal utasítják el a dolgozókat.

Ezek után ne csodálkozzanak azon, hogy az értekezleteken sokszor hangzik el: *„A hatvani vonatkísérőknek nincs gazdájuk".*

Szücs Ferenc,
hatvani vonatkísérő

Néhány távolmaradó címére...

A MÁV Épületfenntartási Főnökség dolgozóinak szeptember 6-án, 14 órára hirdetett sztahanovista ankétjára egy hétfel előbb meghívtuk a budapesti igazgatóság II. osztályának politikai instruktorát, az igazgatóság, munkaügyi osztály, a vasúti főosztály 4/C. munkaversenyosztály, a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi bizottsága, és kilenc pályafenntartási főnökség képviselőit. Majd 3-án személyesen kértem a szakszervezet területi bizottságának bér- és termelési felelősét, Várszegi elvtársat, hogy rövid kultúrműsorral támogasson bennünket. Még aznap telefonon beszéltem Láng Pál elvtárssal, a területi bizottság kultúrfelelősével is, aki biztosított arról, hogy 6-án 14 órára a kultúrcsoportot elküldi.

Megnyugodva vártuk valamennyien a sztahanovista ankét időpontját. Ez el is érkezett, de nem úgy a meghívott mozgalmi és szakmai vezetők. Végre 14.05-kor, megérkezett Lándor Ernő elvtárs, a területi bizottságtól, és 14.10 kor a ferencvárosi pályafenntartási főnökség küldötte. Hiába vártuk azonban a többi meghivott vezetőket, a kultúrcsoportot, senki sem jött el közülük.

Lux Gyula vezető főmérnök bevezetője után Weiner Béla, kétszeres sztahanovista tartott előadást élenjáró munkájáról. A felszólaló tíz sztahanovista is ismertette munkamódszerét. De nem kellett külön ismertetni a meg nem jelent vezetők és a kultúrfelelős munkamódszerét, mert minden ismertetésnél többet mondott a távolmaradásuk. Pedig a dolgozók szívesen veszik, ha a vezetők is foglalkoznak velük.

Jónap Béla
MÁV Épületfenntartási Főnökség

SPORT

Hogyan szerepelnek labdarugó csapataink az NB II-ben?

Az ezévi labdarúgó bajnokság az NB II-es csapatokra háritotta a legnagyobb feladatot. A kiirás szerint az év végén egy-egy csoportból kilenc (!) csapat esik ki alsóbb osztályokba.

Az NB II-ben elismerten magas a játékszínvonal. Éppen ezért minden mérkőzésen jóképességű, egyenrangú ellenfelek küzdenek egymással. Valamennyi találkozón színvonalas játék folyik a pontokért, s a győztes csak az a csapat lehet, amelyik tudása legjavát képes nyujtani. Ilyen teljesítményt sorozatosan elérni, csak testileg, lelkileg egyaránt jól felkészült együttes képes.

Ebben az osztályban tíz vasutas csapat küzd a bajnoki pontokért. A felkészülés ideje elmult, hiszen már négy forduló lezajlott. Csapatainkról elmondhatjuk, hogy a felkészülés időszakát megfelelően használták ki, megfelelő rajtot vettek. Legtöbbjük őszi szereplése biztatónak mondható.

A csapatok jelenlegi helyzete

(A csapatok után zárójelben először a tavaszi forduló során elért helyezést, majd a mostani állásokat tüntettük fel.)

Debrecen (2.2), **Pécs** (2.2), **Győr** (5.9), **Miskolc** (6.4), **Sopron** (9.8), **Szolnok** (13.13), **Kőbányai Lokomotív** (11.11), **Cegléd** (12.9), **Szeged** (14.12), **Bp. Lokomotív** (15.14).

A kimutatás szemléltetí, hogy csapatainkat a Győri Lokomotív kivételével megtartották, vagy megjavították tavaszi helyezésüket. A Debreceni és a Pécsi Lokomotív komoly versenyben van a bajnoki címért. A Győri Lokomotív és a Miskolci Lokomotív pedig eddigi jó helyezésén is javíthat. Ez azonban még kevés a kitűzött cél eléréséhez. Hiszen a táblázatok jelenlegi állása szerint 10 csapatunkból 6 kiesésre áll.

A ceglédi és a soproni csapat elkerülheti a kiesést. Legnehezebb helyzetben a budapesti, a szolnoki, a szegedi és a kőbányai együttes van. S bár ezek a csapatok — de különösen a Bp Lokomotív és a Szegedi Lokomotív — igen erős javulást mutattak, mégis csak emberfeletti munkával kerülhetik el a kiesést.

Tizenegy forduló van még hátra. Ez tág lehetőséget nyuit még mindkét csapatnak. Ezen a tizenegy mérkőzésen a debreceni és a pécsi csapat elérheti a bajnoki címet, a Győri Lokomotív és a Miskolci Lokomotív javíthat helyezésén, a jelenleg gyengén álló hat csapat pedig elkerülheti a kiesést.

A jó eredmény eléréséhez szükséges képesség meg van valamennyi vasutas csapatban. Ezt ki kell használni. A játékosok akaratán, küzdőképességén, szorgalmas munkáján, a vezetők szaktudásán és sportszeretetén múlik ez.

Reméljük, hogy ebben nem is lesz hiány és az NB II. vasutas labdarúgói, vezetői megtalálják a sikerhez vezető utat, amelyen a vasutas színek eddigi nagyszerű eredményeit növelhetik.

Rövid sporthírek

Hat vasutas birkózó került a válogatott keretbe: Hódos, Kurucz, Balla, Székely, Reznák és Fülöp. Birkózóink közös edzésekkel készülnek az őszi nemzetközi találkozókra.

Vasutas kézilabda-csapatok is résztvettek a bányásznap tiszteletére rendezett sportünnepségeken. Perecsen, a Lokomotív férfi csapata 12:11, a női csapat pedig 6:1 arányban győzött a Bányász SE ellen.

Előkészület a téli forgalomra



A Szombathelyi Járműjavító ÜV Ifjúsági személykocsi lakatos-brigád célja, hogy a téli forgalom idejére minél több minőségileg javított személykocsit adjon a forgalomnak. A brigád átlagteljesítménye 133 százalék. Képünkön az ifi-brigád tagjai Porpáczi Jenő vezetésével egy fűtővizsgás kocsin dolgoznak. (Kovács Géza felvétele)

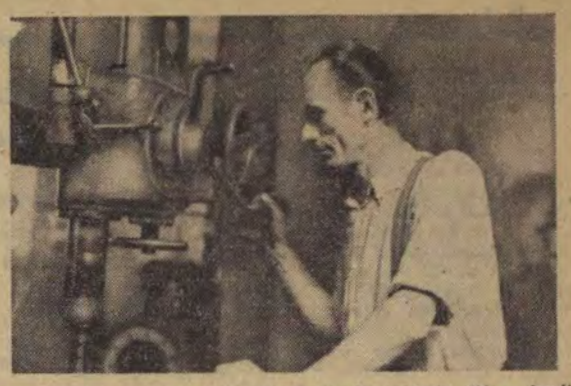
SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—935 428—317 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM. 38. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 SZEPTEMBER 18.



Mint ismeretes,, a Szombathelyi Járműjavító ÜV befejezte ötéves tervét. Ehhez kiváló munkájukkal, saját munkatervük határidő előtti teljesítésével járultak hozzá az üzem dolgozói. Képünkön Iszak István sztahanovista fúrós látható, aki az alkotmány ünnepére befejezte évi tervét.
(Kovács Géza felvétele)

A téli felkészülés során ne feledkezzünk meg a dolgozó emberről

A III. pártkongresszus egész munkáján végigvonul az új kormányprogramm alapvető kérdése, az emberről való fokozottabb gondoskodás. Dolgozó népünk munkahőstettei, a nehézségek közepette tanusított helytállás, beszédesen bizonyítják, hogy a technika még nem minden ahhoz, hogy a gép a célnak megfelelően termelhessen, szükség van az irányító emberre. A berendezés csak akkor segít igazán, ha megelégedett ember kezeli. A magasfokú öntudat, a fegyelmezettség, a kezdeményezés hegyeket képes megmozgatni.

Gerő elvtárs, a télre való felkészülésre mozgósító cikkében valamennyiünk figyelmét felhívta, hogy már a nyáron fel kell készülnünk a télre, ha nem akarjuk, hogy újabb meglepetések érjenek.

A tavalyi tél tapasztalatai bizonyították, hogy az időjárás megpróbáltatásai közepette is jobban, könnyebben ment a munka ott, ahol gondoskodtak a dolgozók védelméről. Ezért a technikai felkészülés mellett igen nagy gondot kell fordítani azoknak a körülményeknek a biztosítására, amelyek a dolgozókat védik az időjárás viszontagságai ellen.

A tavalyi tapasztalatok minden elméleti tanácsnál beszédesebben mutatták, hogy hol és mit kell javítani a szociális felkészülés terén. Mégsem árt, ha sorra vesszük a legfontosabb tennivalókat, éppen a tavalyi hiányosságok alapján.

Nagyon fontos a szolgálati és munkahelyek, valamint a munkásszállások tetőzetének, ajtóinak, ablakainak rendbehozása. Számtalan példa bizonyítja, milyen károk származnak abból, ha a műhelyekbe beesik az eső, befolyik a hólé. Főként a fűtőházi fiókműhelyeknél áll fenn ez a veszély. A *Szombathelyi Járműjavító ÜV* mozdonyosztályának dolgozói bőven tudnának beszélni arról, mennyire akadályozza munkájukat a rossz tetőzet, de arról is, hogy az igazgatóság, a vasúti főosztály illetékesei milyen nemtörődömséggel kezelik többszörösen megismételt kérésüket.

Hasonló a helyzet a *Landler Művek* kocsiosztályán is, ahol az esős időben átnedvesedett kapcsolóoszlopok nagy baleseti veszélyt jelentenek. Nem kell bővebben magyarázni, hogy a rossz vagy rosszul záródó ajtók, a törött ablakok, a huzatos munkahelyek milyen veszélyesek a dolgozók egészségére és mekkora szénpazarlást jelentenek.

Felül kell vizsgálni és meg kell javítani a füstelszívó berendezéseket. Nem szabad sehol sem megismétlődnie olyan esetnek, ami tavaly a szolnoki fűtőházban történt, ahol egyetlen éjszaka három dolgozó szenvedett füstgázmérgezést. Igen fontos a munkahelyek, laktanyák, munkásszállások gőzfűtési berendezésének üzemképessé tétele, a próbefűtések időbeni elvégzése. A felületes előkészület olyan következményekkel járhat, mint a dombóvári fűtőházban, ahol a tél derekán kénytelenek voltak beszüntetni a gőzfűtést. A kályhákat, füstelvezetőcsöveket, kéményeket időben rendbe kell hozni mindenütt. Különösen nagy gondot fordítsunk az orvosi rendelők fűtésének előkészítésére.

Az öltözők és fürdők előkészítésénél nem elég, ha a melegvízszolgáltató berendezéseket vizsgálják felül, a vízcsapokat, vízlefolyókat, zuhanyokat is meg kell javíttatni. Gondoskodjunk elegendő lábrácsról is, mert a hideg betonpadló számtalan betegség okozója lehet. Nagyon sok helyen nem gondoskodtak tavaly melegedő helyiségekről. Emiatt különösen a sarusok szenvedtek sokat. A szakvonali vezetők már most nézzenek melegedőhelyiségek után, ne várják meg, hogy az idén ismét forgalmi irodákban, őrházakban legyenek kénytelenek melegedni a dolgozók, ahol a munkát is zavarják.

Az elmult télen dolgozóink jelentős része azért nem kapta meg időben a védőruházatot, mert a szolgálati vezetők és igazgatóságok nem gondoskodtak idejekorán a beszerzésükről. Ezért nem szabad az utolsó pillanatra hagyni a melegruhák igénylését. Ugyancsak sok helyen nem gondoskodtak a védőételek- és italok beszerzéséről, nem építettek ki kapcsolatot az Utasellátó ÜV-vel. A tárolható védőételek- és italok nyersanyagát már most be lehet szerezni, ugyanígy a főzőedényeket, tűzhelyeket is.

Az emberről való gondoskodás nem merül ki a vasutas dolgozók védelmében, az eddiginél sokkal nagyobb gondot kell fordítani az utazó közönség védelmére, az emberséges utazási lehetőségek biztosítására is. Még a hidegek beállta előtt gondoskodni kell az ajtók, ablakok rendbehozásáról, a fűtő- és világítóberendezések megjavításáról.

A téli felkészülésnél fontos szerep jut az üzemi bizottságoknak. A pártszervezetekkel együtt vizsgálják meg, hol vannak hiányosságok, kérjék a dolgozók véleményét, vegyék figyelembe a helyi adottságokat. Ahol lehet, öntevékenyen, a dolgozókkal együtt is igyekezzenek megoldani a problémákat. Nagyobb feladatoknál az üzemi bizottságok kérjék a területi bizottság és a szakszervezeti központ támogatását.

Sok helyen a szolgálati vezetők nem éreznek felelősséget a vezetésükre bízott dolgozók munka- és egészségvédelméért. Pedig a dolgozók csak azt a vezetőt követik híven, aki mindent megtesz azért, hogy beosztottjai a legmegfelelőbb, legegészségesebb körülmények között dolgozhassanak. A messzemenő gondoskodás egyben a fegyelmezetlenség elleni harcot, a munkaidő teljes kihasználásának hatékonyabb biztosítását is jelenti. Az embertelen körülmények, hideg munkahelyen dolgozók között nehezebb fegyelmet tartani, de még nehezebb a szolgálati vezetők tekintélyét biztosítani. A téli felkészülés kihatással van az őszi forgalom eredményeire is. A téltől való rettegés helyett, a nyugodt jövőbe tekintés hatása mindenkor eredményekben mutatkozik meg.

Az elmult tél megpróbáltatásai során — gyakran mostoha gondoskodás ellenére is — a vasúton a munkahősök ezrei születtek. Még jobban számíthatunk dolgozóink helytállására, ha már most megteszünk minden intézkedést a munka- és egészségvédelem téli követelményeinek kielégítésére.

Az élüzem címért harcolnak a ferencvárosi vasutasok

A harmadik negyedév kezdetétől lendületesen harcolnak a ferencvárosi vasutasok az élüzem cím elnyeréséért, az őszi forgalom sikeréért. Ezt bizonyítja az is, hogy az élüzem szintet július és augusztus hónapban *16 százalékkal túlteljesítették*.

Az eredmények növeléséhez különösen nagy segítséget ad a *Keleti* rendező újabb hét irányvágányának forgalomba helyezése. A gurítódombon a legutóbbi két hét alatt *800 kocsival többet rendeztek* a ferencvárosi vasutasok, mint augusztus hasonló időszakában. Ennek eredményeként szeptember 1 és 15 között 160-nal több tehervonatot indítottak, mint az elmult hó első felében.

Hat mozdonyt adott át a teherforgalomnak a Keleti-fűtőház

A Keleti-fűtőház vágányain példásan rendbentartott, tiszta mozdonyok sorakoznak. A mozdonylakatosok jóminőségű munkájának eredményeként a fűtőházban *5 százalék alá csökkent a mozdonyok javítási átlaga*. Nagy részük van ebben a mozdonybrigádok tagjainak is, akik a kisebb javításokat maguk végzik, hogy ne kelljen a gépeket kivonni a forgalomból. *Beke* István mozdonyvezető, fűtőivel, *Pecze* Pállal és *Hanka* Jánossal kimagasló teljesítményt ért el a mosástól mosásig mozgalomban. 424.120-as számú gépükkel 19.000 kilométert tettek meg két mosás között.

A fűtőház mozdonybrigádjai példát mutatnak az önköltségcsökkentésben is. *Besze* Jenő kormánykitüntetéses mozdonyvezető és váltótársa, *Klein* János sztahanovista mozdonyvezető brigádja 424.073-as számú gépük javítási költségét 75 százalékkal szorították le.

A Keleti-fűtőház mozdonybrigádjai még az őszi forgalom kezdetén elhatározták, hogy mint személyvonati fűtőház dolgozói, segítik a teherszállítást, mégpedig úgy, hogy négy mozdonyt a tehervonati fűtőházak rendelkezésére bocsátanak. Igéretüket nemcsak valóraváltották, hanem még meg is toldották, mert az eredetileg tervezett négy mozdony helyett hatot adtak át a ferencvárosi fűtőháznak.

Kép a Szovjetunióból



A szovjet vasutas dolgozók kedvelt üdülőhelye Szocsi. A ligyönyörű, tengerparti üdülővárost büszke örömmel nevezték el „kaukázusi Rivierának".
(D. Solomovica felvétele.)

DOLGOZÓINK az őszi forgalom harcaiban

Jelentős megtakarítás a kocsi-futópróba mellőzésével

Üzemünk dolgozói büszkén olvasták a *„Szocialista Vasútért"* cikkét, amely legutóbb arról számolt be, hogy a Szolnoki Járműjavító dolgozói milyen jó munkát végeznek. Az alábbiakban arról számolok be, hogy kocsiosztályunk nemcsak az egyenletes termelésben és a jóminőségű munkában jár élen, hanem *a takarékosságban is.*

Az eddigi gyakorlat szerint a javított kocsikat futópróbára küldtük. A technológiai előírások betartásával *fokoztuk a termelés minőségét és elértük azt, hogy most már elhagyhatjuk a kocsik futópróbára való küldését,* akárcsak a Landler Művek dolgozói. Ezzel az eljárással hatalmas összeget takarítunk meg. Egy futópróba elhagyásával hat és féltonna szenet, a próbához szükséges mozdony-, forgalmi és műhelyi személyzet 7—10 óráig terjedő munkaidejének költségeit takarítjuk meg. Ilyen módon az egyévi megtakarítás üzemünkben 456 000 forint. A szénmegtakarítás egy félév alatt 2022 tonna. Nem is beszélve arról, hogy a futópróba elhagyásával a kocsik egy nappal előbb kerülnek forgalomba.

Meg kell emlékezni a VI. osztályról, amely a mult hónapban hat fővizsga helyett kilenc fővizsgát készített el. Az osztály dolgozói most még jobban igyekeznek, mert szeptemberben 12 mozdonyt kell elkészíteniök.

A többi osztályon is lelkesen, nagy igyekezettel folyik a munka. Csak az a baj, hogy a vezetőség még mindig nem fordít elegendő gondot az egészségvédelemre. A futórészleg mosdója nagyon elhanyagolt állapotban van, a dolgozók bokáig érő vízben mosdanak. Gondoskodjanak sürgősen a vízvezeték kijavításáról.

Cseh Zoltán
Szolnoki Járműjavító ÜV.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulójára...

Hogyan csökkentheti az önköltséget, növelheti a termelékenységet a mozdonybrigád, miként végezhet jóminőségű munkát a mozdonyszemélyzet? Az önköltségcsökkentésre legelőször is itt van *a szénmegtakarékosság.* Mégpedig úgy, hogy arra is ügyeljünk, *a szerkocsit ne szereljük ki püposan, és két oldalán ne hagyjuk a szenet a vágány mentén leszóródni.* Ha egy szerelésnél egyetlen mozdonyról csupán 10 kiló lehull, 24 óra alatt két szerelésnél országos viszonylatban már tetemes tonnamennyiséget jelent.

Az önköltséget csökkenthetjük azzal is, ha *a féktuskókat a megjelölt szélig elhasználjuk.* A nagy fűtőházaknál egyetlen hónap alatt sokezer forintot lehet így megtakarítani anyagban és a lakatosok munkaidejében.

Hát a jóminőségű munka érdekében mit tartsunk legelőször is szem előtt? Azt, hogy gépünket a vonatra való rájárás előtt a legtüzetesebben vizsgáljuk át a fűtőházban, hogy a kisebb hibákat még az indulás előtt ki tudjuk javítani. Szolgálatba pontosan és pihenten menjünk, hogy a vonat indulásától kezdve a *„szemed a pályán legyen"* utasítás szerint járhassunk el.

Kapcsolódjunk be az 500-as és a nehézsúlyú mozgalomba és kössük azokat össze, „ötszázas" fordulóban vigyük a nehézsúlyú vonatokat. *Egymással nemes versenyre kelve tegyük ezt.* Itt a jó alkalom, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulója. Felhívom az ország valamennyi mozdonyszemélyzetét, tegyenek versenyfelajánlásokat erre a napra, s a versenyükből született jó vontatási eredményekkel járuljanak hozzá az őszi forgalom sikeréhez.

Haluska Géza
mozdonyvezető, ferencvárosi fűtőház.

FÉNY és ÁRNY

az őszi forgalmi versenyben

Bármerre utazik az ujságíró ezekben a derűs szeptemberi napokban, tapasztalja, hogy szemmelláthatóan nő az elegyáramlás, s ezzel arányban nő a dolgozók munkalendülete, versenykedve. *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért folyó verseny ismét növelte a versenyben résztvevők számát jó teljesítményekre buzdítva őket. Néhány kiragadott példa:

Almásfüzitő állomáson *Bartha* Mihály forgalmi szolgálattevő átlagos kocsitartózkodási tervének 111, terhelési tervének 110, menetrendszerinti indítási tervének 106 százalékos, *Janka* Ferenc tolatásvezető és brigádja fajlagos kocsimozdítási tervük 106, átlagos terhelési tervük 110, kocsitartózkodási tervük 110 százalékos teljesítésével tüntek ki.

A *Celldömölk* állomás létszámába tartozó *Hajnal* Miklós, *Hetényi* László forgalmi szolgálattevők és brigádjaik szeptember 13-i szolgálatukban a személy- és munkásvonatok menetrendszerinti közlekedésének biztosítása mellett vonatforgalmi tervüket 190, túlsúlytovábbítási tervüket 108 százalékra teljesítették.

Vámos László gépkísérő (Balassagyarmat állomás) szolgálatának utasítás szerinti végzésével és gőztartási tervének 133 százalékos teljesítésével ezidőszerint *a budapesti igazgatóság legjobb gépkísérője.*

Miskolc személypályaudvar dolgozói közül *Bátok* Ferenc forgalmi szolgálattevő terhelési tervének 107, *Csörgő* József és *Kósa* János kocsimesterek kocsitartózkodási tervük 105. Bede László tolatásvezető és brigádja kocsimozdítási tervük 109 százalékos teljesítésével emelkedtek ki.

Budapest Keleti-pályaudvar dolgozói a munkásvonatok késését a legutóbbi időszakban 1.7 százalékra csökkentették, ami a szeptemberi első dekád 7.5 százalékos országos átlag mellett kiváló teljesítmény, ha tekintetbe vesszük, hogy az országos célkitűzés erre az időszakra 5 százalék.

Hegyeshalom állomáson *Cseh* László forgalmi szolgálattevő átlagos terhelési tervének 112, menetrendszerinti indítási tervének 104, kocsitartózkodási tervének 107 százalékos teljesítésével harcol „az őszi forgalom legjobb dolgozója" cím elnyeréséért.

Sajnos találunk olyan szolgálati helyeket is, ahol nem érezni az őszi forgalmi verseny lelkes, lázas hangulatát, ellenkezőleg *bizonyos lanyhulás vet árnyékot a versenyre.* Egyes szolgálati helyek vezetői például az őszi forgalom fontos lendítőjét a csomóponti versenyt az alkotmány ünnepével befejezettnek tekintették, holott ez a hosszú lejáratú verseny az őszi forgalom egész ideje alatt tovább tart. Ezeken a helyeken csökkent is a verseny lendülete s ez a munkateljesítéseken is megérzik. Ilyen csomópont *Pusztaszabolcs, Szolnok, Székesfehérvár, Szombathely, Komárom.*

Nem tett meg minden tőle telhetőt az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében *Sólt* Dezső, *Putnok* állomás, *Ujvári* István *Szendrő* állomás, *Balogh* István *Boldva* állomás, és *Sasi* István *Bélapátfalva* állomás vezetője. Nem foglalkoznak a dolgozók teljesítményeinek értékelésével és nem törődnek a munkaverseny nyilvánosságával. Mielőbb pótolják mulasztásukat, hogy állomásuk is sikerrel vehessen részt az őszi forgalmi versenyben.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A pártoktatási év küszöbén

Hetek óta szorgalmas előkészítő munka folyik *Kiskunhalas* állomás pártszervezetében. A pá.t III. kongresszusa anyagának feldolgozását, tanulmányozását készíti elő a pártvezetőség. Taggyűlésen, vezetőségi értekezleten beszélgettek a kommunisták a pártoktatás fontosságáról. Három bizottság alakult, melyek minden párttaggal elbeszélgettek a pártoktatás fontosságáról. Pedig látszólag nem is volt erre szükség. Az állomás kommunistái ismerik a tanulás fontosságát, döntő többségük tavaly is résztvett a pártoktatásban. Mégis hiba lett volna, ha elhanyagolják ezt a munkát. Hisz nem az a cél, hogy csak vállalkozzanak az elvtársak a tanulásra, hanem az, hogy egész esztendőben szorgalmasan tanulmányozzák az anyagot, ne legyen olyan, aki 1—2 hónap után el-elmaradozik az oktatásról. Ehhez pedig nélkülözhetetlen a hatékony agitáció, az érdeklődés felkeltése a kongresszus anyaga iránt.

Kiskunhalason megmagyarázzák az elvtársaknak, hogy *a kormányprogramm sikeréért csak azok tudnak eredményesen harcolni, akik részleteiben ismerik és értik is a kormányprogramm célját és feladatait.* A kongresszus anyagának tanulmányozása szilárd elvi alapot ad a kommunistáknak. Így eredményesebb, hatékonyabb lesz az egész pártszervezet munkája és jobban tudják mozgósítani, győzelemre vezetni a pártonkívüli dolgozók tömegeit is.

A párttagok érdeklődéssel várják az oktatási év kezdetét

Az egyéni beszélgetések, az agitáció eredményességét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a párt aktívái: a népnevelők, pártbizalmiak és természetesen a pártvezetőség tagjai is valamennyien résztvesznek majd az oktatásban. Velük együtt tanulnak a tömegszervezetek vezetői is. A pártszervezet minden tagja érdeklődéssel várja az oktatási év kezdetét, mintegy 60—70 százalékuk vesz majd részt a kötött oktatási formákban.

Kétségtelen, ez igen biztató. De mi akadályozza a többiek részvételét, például *Kiss Dezsőt, Juhász Bélát, Ujvári Bélát* és másokat a tanulásban? Elsősorban távoli lakhelyük. Valóban ez számos vasutas nehéz problémája, de nem megoldhatatlan nehézség! Mit lehetne tenni?

Az idei év oktatási redszere az eddigieknél szélesebb lehetőségeket nyujt a tanuláshoz. Kiskunhalason azonban csak a kötött oktatási formákra, a szemináriumok hallgatására folyik a mozgósítás. Teljesen *megfeledkeztek például az egyéni tanulás lehetőségéről.* Ez pedig igen alkalmas tanulási forma éppen azok számára, akik távol laknak munkahelyüktől, vagy sűrűn vannak úton. Igaz, hogy az egyéni tanulók segítése fokozottabb munkát követel a pártvezetőségtől: konzultációt, rendszeres segítést, ellenőrzést kell biztosítaniok az egyéni tanulóknak. De a fáradozás nem lesz hiábavaló, mert biztosítják a távollakók politikai fejlődését.

Több figyelmet az előadásos propagandára

Az egyéni tanulás nehézségeivel azonban csak a már fejlettebb, tanulásban jártas elvtársak tudnak megbírkózni. Milyen oktatási formába lehet bevonni azokat, akik ilyen módon kimaradnak az egyéni tanulásból? Ezek számára legelőnyösebb az előadásos propagandában való részvétel.

Az állomás pártszervezete ezzel a kérdéssel már foglalkozott tt, ha nem is teljes sikerrel. A hibát ott követték el, hogy *az előadásos propagandát nem szervezett oktatási formának tekintették.* Így aztán akiket ide szándékoznak bevonni, azokkal nem beszélgetett a bizottság, részvételüket az előadásokon az elfoglaltsági körülményekre bízzák.

Az előadásos propaganda nagyobb megbecsülést érdemel. Fontossága semmivel sem kisebb, mint az oktatás többi formája, hisz a legszélesebb tömegekkel lehet az előadásokon megismertetni pártunk politikáját. Az előadások hallgatására az állomás pártonkívüli dolgozóit is nagyobb számmal lehet bevonni. Ez Kiskunhalason azért is fontos lenne, mert a pártoktatás többi formáin, a helyi körülmények miatt, kevés a pártonkívüliek száma.

A pártoktatási év sikere azonban nemcsak a hallgatók szervezésén, előkészítésén múlik, *hanem a propagandisták felkészülésén is.* Erre azonban kevés figyelmet fordított a pártvezetőség. A propagandisták kiválasztása megtörtént, de felkészülésük az oktatási évre már kevésbbé. A pártvezetőség ezt nem tekintette saját ügyének. Ugy gondolkoztak, hogy erről majd a politikai osztály gondoskodik a nyári propagandistaképző iskolákon. Megfeledkeztek arról, hogy valamennyi propagandista nem jut el a pártiskolára, akik onnan kimaradnak, azoknak egyénileg. a pártvezetőség segítségével kell felkészülniök. Kiskunhalason a pártvezetőség nem ellenőrizte és nem is segítette a propagandisták egyéni tanulását. Az idő pedig sürget, az oktatási év küszöbén állunk. *Nem holnap, hanem még ma pótolni kell a mulasztottakat, fokozott segitséget nyujtva a propagandistáknak* a mulasztottak pótlására, hogy biztosítva legyen az oktatás magas szinvonala, a legfontosabb elvi kérdések tisztázása, a helyi példák feldolgozása úgy, ahogy azt megkívánja a kongresszuson felvetett kérdések helyi alkalmazása.

Kiskunhalas állomás pártvezetőségét éppen az oktatási év előkészítésének elért eredményei kötelezik arra, hogy a fellelhető hibákat mielőbb kijavítsák és még több dolgozó számára biztosítsák a kongresszus anyagának tanulmányozását, a kormányprogramm nagyszerű célkitűzéseinek megismerését.

Aktivaértekezlet a Hámán Kató-fűtőházban

A *Hámán Kató fűtőház* párt- és szakszervezeti aktívái nagyaktivaértekezleten beszélték meg az őszi forgalom eddigi tapasztalait és azokat a feladatokat, amelyeknek elvégzésében az őszi forgalom további során a kommunistáknak, valamint a pártonkívüli aktíváknak kell élenjárniok.

A megbeszélés alapját *Beke* párttitkár elvtárs az eredményeket helyesen felsorakoztató, a hibákat bátran feltáró alapos beszámolója képezte. Rámutatott a beszámoló, hogy helyes intézkedésekkel, a fegyelem megjavításával sikerült felszámolni a termelésben előforduló lazaságokat, a könnyelmű pénzgazdálkodást. Ennek eredményeként *megszünt a béralaptúllépés,* ami hosszú időn át hátráltatta a fűtőház tervteljesítését. *Még mindig tűrhetetlen állapotok uralkodnak azonban az anyaggazdálkodásban.* Szükségtelenül nagy az anyagfelhasználás, az OH-anyagok szanaszét, eldobálva, felhasználatlanul hevernek a fűtőház területén. A szerelő mögötti ócskavastelepen például bőven van használható csavar és csavaranya. Mindez a pártszervezet és a szakmai vezetés szemeláttára történik.

A fokozódó őszi forgalom rovására megy az is, hogy a fiókműhely nem teljesítette tervét: *négy mozdony javításával lemaradt.* A műhelyben egyes csavarfajták gondatlan felhasználásával, a kerékabroncsok túlságos leforgácsolásával *pazarlás* folyik. Az utazószemélyzet állandó cserélgetése, helytelen vezénylése nem más, mint *munkaerőpazarlás.* Ehhez járul, hogy *egyes lelkiismeretlen emberek anyaglopásra vetemednek,* mint például *Molnár József* volt fűtőházi munkás, aki színesfém-alkatrészeket, lövettyűbetéteket, csapágyakat, rézdrótot és egyéb értékes anyagokat tulajdonított el.

Nyomatékosan hangsúlyozta a beszámoló: *hozzá kell fogni a legszigorúbb takarékossághoz és a pazarlás minden fajtájának megszüntetéséhez. Különösen nagy gondot kell fordítani a széntakarékosságra.* Elsősorban a külföldről behozott darabos szénnel kell takarékoskodni. Hasonló módon kell bánni a kenőolajjal és a tisztítóanyaggal is.

A pártszervezetnek, az alapszervezeteknek, a pártaktíváknak a kötelessége elsősorban, hogy a hibák ellen könyörtelenül harcoljanak. Egyik módja ennek, hogy *az alapszervek többet foglalkozzanak a műhelybizottságokkal, a fiatalokkal és rajtuk keresztül fejlesszék a tömegmozgósító erőt.* Minden kommunista a termelés pártellenőrzésének kiterjesztésével, minden fillér számontartásával mozdítsa elő a legmesszebbmenő takarékosságot.

A beszámoló nyomán támadt élénk vita megmutatta, hogy az aktívák komolyan akarnak segíteni. A felszólalók közül többen új tennivalókra hívták fel a figyelmet. *Kállai* elvtárs hangoztatta, hogy mivel a fűtőházi gőzfűtőberendezés kijavítása késik, maguknak a dolgozóknak kell haladéktalanul hozzáfogniok a berendezés üzembehelyezéséhez. *Demecs* elvtárs, a gépek jobb kihasználása érdekében a *„pendli"*-rendszer megszüntetését követelte. *Lajos* elvtárs, a kocsiműhely művezetőjét bírálta, amiért a vágányközti javításokhoz megtiltotta az anyagkiadást. Kritikát gyakorolt *Beke* elvtárssal szemben is, mert igérete ellenére nem látogatja a kocsiműhelyt és nem segíti a műhely dolgozóit problémáik megoldásában.

Több értékes hozzászólás után *Kiss József* elvtárs, az igazgatóság vontatási osztályának helyettes vezetője hívta fel az értekezlet részvevőit a párt és a kormány takarékossági irányelveinek megvalósítására, majd *Beke* elvtárs válaszolt a felszólalásokra.

Így segítették a bányászokat a tatabányai vasutasok

Mint ismeretes, a tatabányai bányászok százezer tonna szenet adtak terven felül a népgazdaságnak a IV. bányásznap tiszteletére. *Tatabánya-felső* állomás vasutasai büszkék, hogy ennek a nagyszerű teljesítménynek elérésében ők is közreműködtek. Rájuk hárult ugyanis a feladat, hogy biztosítsák a nagymennyiségű szén elszállításához szükséges kocsikat és a zavartalan, gyors rakodást.

Hogy a nagy munkát sikerrel végezhessük, legelőször is felkerestük a bánya vezető főmérnökét és megbeszéltük vele feladatainkat. A főmérnök elvtárs közölte, hogy az ünnepi műszak alatt 200 százalékos vagy még ennél is nagyobb teljesítménnyel lehet számolni. Ebből kiszámítottuk; mintegy 500 kocsira lesz szükség, hogy a nagy széntömeget el tudjuk szállítani. Részletesen megtárgyaltuk az irányvonatok rakodási rendjét is. Örömmel állapítottuk meg, hogy 12 irányvonat indul, ami nagymértékben elősegíti a gyors elegytovábbítást és a jó kocsiforduló. Végül az állomás dolgozóival, az igazgatóság kocsiintézőségével és a menetirányítóval beszéltük meg a tennivalókat, hogy teljes összhangot teremtsünk a nagy feladathoz.

Augusztus 4-én, reggel 6 órakor kezdődött az ünnepi műszak, nem a legjobb előjelek között, mert aránylag kevés kocsival, 57-el indultunk, pedig már az első két órában majdnem kétszer annyi szén jött, mint rendesen. De az együttműködés jelei hamarosan megmutatkoztak. Egymásután érkeztek a K-szerelvények és *délben már 200 kocsi volt az állomáson,* a többi pedig úton. Ekkor már biztosítottnak látszott nemcsak a termelt szén zökkenőmentes elszállítása, hanem a tárolóban lévő mintegy 700 tonna szén leeresztése is. Öröm volt járni a dolgozók között, érezni a lelkesedést, látni a bánya, az állomás és az igazgatóság jól összehangolt munkáját. 9.59 perckor indult az első irányvonat és még 14 követte.

Az ünnepi műszak valamennyi dolgozója kiváló munkát végzett, de különösen kitűnt *Kovács* István forgalmiszolgálattevő, *Abonyi* Ferenc kocsimester, *Ádám* Ferenc, a legfiatalabb gurításvezető.

Nem maradtak el a kereskedelmi dolgozók sem: a rakodási időt 200, a kocsikihasználást 109 százalékra teljesítették. Különös térdemük volt, hogy a zárt exportvonatok ellenére sem fordult elő számadásravárás.

Porkoláb Tivadar,
állomásfőnök.

Egy vasutas-családnál

Vajjon elfér-e egy család életének akár csak egyetlen órája is néhány rövid sorban? Különösen nehéz összesüríteni 60 olyan percet, amelynek mindegyike annyi színes szálból szövődik. Ám kíséreljük meg.

Délután négy óra. A pestlőrinci lakótelep kertjei felett még szélesen ragyog a szeptemberi nap. A 179/a számú épület semmiben sem különbözik a többitől. Csendes, a lakók nagyrésze még nincs idehaza. De a Németh-házaspárnak szerencsére egybeesett a pihenőnapja, együtt van a család. Együtt van és számol. Illetve ez a művelet úgy értendő, hogy Németh Imre elvtárs és felesége szorgalmasan rója a kerekhasú és cingár számjegyeket egymásmellé és alá, másféléves kislányuk viszont nagy színes ceruzájával állandóan az asztalterítőt veszélyezteti.

— Ezek a számok mind azt jelentik — mutat Némethné a kockás füzetlapra — mennyivel több jut a háztartásra most, a bérrendezés után. Férjem Ferencváros nyugati rendezőjén forgalmi szolgálattevő, én személypénztáros vagyok Kőbánya-Kispesten, kettőnknek kereken 300 forinttal lett több a fizetésünk.

Biztosan mondaná tovább is, de a kislány türelmetlenül közbevág:

— Derünk már...

— Tudniillik, megígértük, hogy elmegyünk sétálni es fagylaltozni — mentegeti Németh elvtárs. — Meg aztán — „női" hiúság — az új cipőt is meg akarja mutatni.

— Tipő — igazítja helyre a kislány saját szótárának szabályai szerint. — Derünk...

Nincs mit tenni. Engedelmeskedni kell. Igy már útközben, a csendes kertek között mondja el Némethné elvtársnő, hogy persze nemcsak cipőre telt az új fizetésből. Semmi ok nincs szégyelni, mégis kis pironkodással említi az új mosóteknőt, viszont annál büszkébben mutatja a két színházjegyet: Magyar Néphadsereg Színháza, földszint 11 sor. Pedig igy van ez rendjén. Ne hiányozzon semmi szükséges a háztartásból, a mindennapi életből sem, de jusson szórakozásra, művelődésre is.

Délután öt óra. Egy rövid óra volt csak? Nem, több. Öröm, bizakodás, derűs békesség. És hányezer szorgalmas vasutast, vasutascsaládot jutalmazott meg ez a nap, szeptember 14-e ilyen kedves számokból szövődött órával.

Befejezés előtt a pécsi vasutasház



Pécsett október 30-án adják át a boldog lakóknak a képünkön látható kétemeletes, 21 lakásos modern MÁV-lakóházat.
(Kovács Géza felv.)

Új vonatkísérő laktanya



Elkészült a veszprémi új, korszerű, 80 férőhelyes vonatkísérő laktanya. A laktanyát szeptember 9-én adták át rendeltetésének.
(Kovács Géza felv.)

NEMZETKÖZI hírek

SZOVJETUNIÓ

A vasúti szállítás növelésének jelentős tartaléka



M. Makszimov elvtárs, a „Gudok" egyik számában beszámol a vasúti szállítás növelésének jelentős tartalékáról. Elmondja cikkében, hogy a Szovjetunióban állandóan nő a vasúti szállítás volumene. A szovjet vasutak megterhelése jelenleg 51 százalékkal szárnyalja túl a háború előtti színvonalat: a teherforgalom pedig közel kétszeresére nőtt 1940-hez viszonyítva. Idén az első félévben 101 százalékra teljesítették a vasúti kocsik átlagos napi rakodási tervét.

Makszimov elvtárs a továbbiakban hangsúlyozza, hogy a kocsiforduló nem üres statisztikai szám, hanem termelő folyamatok, mindenekelőtt a műszaki és kereskedelmi sebesség eredménye. Ahogy nő a sebesség, úgy gyorsul a kocsiforduló. A műszaki és kereskedelmi sebesség növelése érdekében mozgósítani kell a belső tartalékokat. Ezek közé tartozik a gördülő állomány gyorsabb fordulásának legfontosabb forrása: *a többterheléses szerelvények továbbítása. Fontos, központi kérdés és a szállítóképesség növelésének óriási tartaléka ez.*

A bologojei fűtőház mozdonyvezetői is tudják ezt, mert ez év első öt hónapjában több mint 2240 többterheléses szerelvényt továbbítottak. A fűtőház egyik kiváló mozdonyvezetője: *Gavrilov* elvtárs 20.00 tonna rakomány elszállítását végezte normán felül. Sokan olyan szerelvényeket vezetnek, amelyek súlya a megszabott norma kétszerese. A délkeleti vasúti kerület mozdonyvezetői csupán júliusban közel 10.000 ilyen vonatot továbbítottak és ezzel 3 millió tonna túlsúlyt juttattak rendeltetési helyére. Ha ezt nem többterheléses vonattal továbbítják, további 1.600 szerelvényre lett volna szükség.

Ez csak egy kiragadott kép a nagy egészből, de megállapítható ebből is, hogy e jelentős tartalék felhasználása révén rohamosan növekszik a szovjet vasúti szállítás volumene, az önköltség csökkentésével párhuzamosan. A következő évek folyamán a szovjet vasutak 3—4 ezer tonnás szerelvények vontatására alkalmas mozdonyokat kapnak. Uj feladat áll a mozdonyvezetők előtt: kifejleszteni és nagy tömegekre alkalmazni a többterheléses szerelvények vezetésének mozgalmát, mint a vasúti szállítás növelésének jelentős tartalékát.

OLASZORSZÁG

Az olasz vasutasszakszervezetek az egységért

Az olasz vasutasszakszervezetek — amint arról a „Bollettino Sindicale" legutóbbi kiadványa beszámol — közös közleményt adtak ki követeléseikkel kapcsolatban. Ebben hangoztatják, hogy a szakszervezetek és a szövetségekben tömörült dolgozók harci egységét, a bérkövetelési küzdelmek során kialakult jó és gyümölcsöző kapcsolataikat a kormány magatartásával szemben nemcsak fenntartják, hanem még szorosabbra fűzik.

A szakszervezetek nyilatkozata hangsúlyozza, hogy az olasz vasutasok helyzete tarthatatlan. Egyúttal tiltakozásukat jelentették be a kormánynál a vasutasok sztrájkjogát érintő, most kidolgozás alatt álló „törvényes" intézkedések bevezetése ellen.

Hogyan segítik menetirányítóink A VONALI VERSENYT

A forgalmi szolgálat munkájának alapja a menetrendszerinti közlekedés. Amelyik vonalon baj van a menetrendszerűséggel, ott baj van magával a versennyel is és megfordítva. *A menetrend valamennyi vasutas dolgozó egységes, közös munkaterve* — ha valahol törést szenved, már nem lehet megvalósítani a tervet.

Mindebből következik, hogy a menetirányító szolgálat a menetrendszerinti közlekedés biztosításával, az utazási sebesség meggyorsításával segítheti legjobban a vonali versenyt. A menetrendszerinti közlekedés ezenfelül — és ezt kell nézni elsősorban — népgazdasági érdek, mert *a vasútnál a legnagyobb selejt, az önköltség csökkentésének legnagyobb akadálya a késés, az ácsorgás.*

A felesleges vonatfeltartóztatásokat ki kell küszöbölni. Régi, de sajnos ma is időszerű panasz a debreceni igazgatóság területén is az, hogy sokszor *későn kezelik a jelzőket.* Különösen sokat panaszkodik a vontatási személyzet *Nyíregyháza* állomás védőjelzőjének késői kezelése miatt. De legalább ilyen gyakori a panasz amiatt, hogy az áthaladó vonatok részére későn adják a *„felhívás az indításra"* jelzéseket.

Az indokolatlanul későn kezelt jelzőkkel nemcsak a vontatási dolgozók munkáját nehezíti meg a forgalmi szolgálat, hanem a menetirányítókét is, mert a jelzőnél való lelassulást vagy megállást a forgalmi szolgálattevők eltitkolják. Így azután a menetirányító — miután nem ismeri a menetidőtúllépés okát — számol azzal, hogy továbbra is hosszabb menettel közlekedik a kérdéses vonat, s úgy intézkedik, hogy a vonatok ne a menetrendben kijelölt állomáson találkozzanak, hanem egy másikon. Emiatt *a vonat és a szakasz ácsorog,* növelve a vasút önköltségét.

A menetrendszerinti közlekedés legfontosabb alapja a *jó együttműködés. Bólya Sándor* nyíregyházi vonatvezető például minden indulás előtt beszél a vonali menetirányítókkal, az ő rendelkezésüket közli brigádja tagjaival és a vonalon minden munkát a menetirányítók rendelkezéseinek megfelelően végeznek. Másik jó példa *Abrudán* elvtárs alkotmányunk ünnepére felajánlotta, hogy a 4753—1769 számú gyorstehervonatot minden szolgálatában menetrend szerint közlekedteti. Ezt el is érte, mégpedig úgy, hogy minden esetben *szocialista szerződést köt a vonat- és mozdonyvezetővel,* hogy azok a vonatot menetrendszerint továbbítják, ő pedig „zöldutat" biztosít.

Ugyanilyen fontos *a forgalmi végrehajtó szolgálat és a fűtőházak szoros kapcsolata.* Ellenkező esetben a gépácsorgások, vonatravárások, mozdonyraválások száma hatalmasan felszökik. Csak egy példa: a mult hónap 15-én a 4765. számú vonat gépe 0.15 órakor kijárt a fűtőházból Debrecen állomásra, az állomásról viszont csak 10.13 órakor ment el. A gép *600 percet ácsorgott elsőrendű gőztartásban.* Debrecen állomás forgalmi szolgálattevője, de az állomás irányítója, *Papp* elvtárs is keveset törődik a mozdonyok sorsával. Pedig meg kellene gondolniok, hogy például a fenti vonatgép 10 órás ácsorogtatásával *1510 forintot vettek ki a dolgozók zsebéből.*

A menetrendszerinti közlekedés megvalósítása, a vonali verseny fellendítése tervszerű munkát, lankadatlan harcot, teljes együttműködést követel a menetirányító szolgálattól és a külső szolgálati helyektől egyaránt. A debreceni fűtőháznál *Borbély Lajos, Badik Béla* és *Szacsuri András* mozdonyvezetők, Debrecen állomáson *Munkácsi László, Szabó József* és *Marcin József* vonatvezetők példát mutatnak a jó együttműködésben, mert nemcsak a vonalról hívják fel többször is a menetirányítókat, hanem *személyesen is felkeresik őket a problémák megbeszélésére.* Hasonló jó együttműködésnek kell lennie mindenütt, s akkor a menetirányítók valóban a *„vonal parancsnokaivá"* válhatnak.

Brezina József
a debreceni menetirányító hivatal vezetője

Nyitott SZEMMEL

A bércsalók dolgozótársaikat lopják meg

A Landler Művek dolgozói nemrégen vették át jó munkájuk jutalmát, az élüzem jelvényt. Az odaadó, lelkes munka nyomán azóta is emelkedik a termelés. Az üzem jóhírnevét azonban csökkentik az előforduló fegyelmezetlenségek, lazaságok, bércsalások.

Nem is kell sokáig keresni a hibák gyökerét. Az elmult télen a járműjavítóban csökkent a termelés, nem tudták teljesíteni a tervet. Lelkiismeretlen elemek a *„kereset emelése"* végett fondorlatos csalásokat eszeltek ki. Rendszeressé vált a *„luft"-utalványok* kifizetése, amikor az el nem végzett munkaért fizettek bért. Azóta már leleplezték *Bombár Józsefet,* aki gépmegmunkálás helyett dörzspapírral *„csiszolta"* a munkadarabokat, hogy úgy lássék, mintha gépi megmunkálás lenne. Amikor tettéért felelősségre vonták, még neki állt feljebb: *„Csak nem képzelik, hogy hajlandó vagyok géppel csinálni, amikor nincs megfizetve"* — mondotta.

A bércsalásokat, a fegyelmezetlenséget nagyban segíti, hogy a művezetők és a MEO nem sokat törődnek az elvégzett munk minőségével, de a mennyiségi elszámolást is lélektelenül végzik.

Minden munkafolyamatról külön utalványt kell kiállítani — ez a szabály. Ez havonta kb. 78—80 ezer utalványt jelent. Természetes, hogy a MEO nem képes ilyen hatalmas mennyiségű munkát pontosan darabszámra átvenni, megvizsgálni. De a hiba nem itt van. A MEO azt mondja, hogy ez nem is rá tartozik, mert a művezetők kötelessége. A művezetők viszont azt mondják, hogy miért vannak a meosok, ha nem törődnek ezzel. Valójában tehát senki nem vállalja a munkák ellenőrzését.

Valósagos *„paradicsomi"* állapotot biztosított a bércsalóknak az helytelen, káros gyakorlat, hogy a munkafelvevők a műhelyekbe érkező kocsik munkáit jegyzékbe foglalva adták át a brigádoknak. Nem egyszer előfordult, hogy egyesek jóval több *„rejtett hibára"* bukkantak. Utólag ezeket a munkákat is utalványozták anélkül, hogy a javítások szükségességéről, vagy elvégzéséről bárki is meggyőződött volna.

Súlyos felelősség terheli ezekért a szakvonali vezetőket, de a mozgalmi szerveket is, mert elnézők voltak a csalókkal szemben és nem teremtettek szigorú ellenőrzési rendszert az üzemben.

Az üzem vezetője a közelmultban erélyes intézkedéseket tett a bércsalások lehetőségének megszüntetése érdekében. Azelőtt havonta 20—25 ezer munkaóratúllépés mutatkozott az üzemben. A sokévi átlag alapján keretek közé szorították a javításokat és pontosan meghatározták a munkaóraigényeket. Azóta megszüntek a munkaóratúllépések, de nem mondható ez el valamennyi hibára.

Szeptember 1-én ünnepélyes keretek között indult el egy 50 kocsiból álló futópróbanélküli szerelvény a műhelyből. Néhány nap mulva azonban kevésbbé ünnepélyes keretek között hoztak vissza 12 olyan kocsit, amely már az első úton hőnfutott, azért, mert a kocsiosztály kevés gondot fordított a csapágyak elkészítésére. Felelős ezért a minisztérium is. Azt ígérték, hogy mikrométert, csiszolókövet, korongot, csiszolóport kapnak az üzemben. Igéretet tettek új technológiai eljárás kidolgozására is. Mindez nem történt meg.

A munka megjavítása érdekében a művezetők, minőségi ellenőrök a jövőben sokkal nagyobb gondot fordítsanak a munkák és munkautalványok ellenőrzésére. Szüntessék meg azt az állapotot, hogy munkautalványok nélkül végezzenek különböző javításokat. A művezetők egy része még mindig fél e „népszerűtlen" feladatoktól. Elnézők a bércsalókkal szemben is. Ébredjenek rá, hogy a bércsalók mindnyájuk jólétére törnek. Leplezzék le őket, kíméletlenül vessenek véget a lazaságoknak.

SZAKSZERVEZETI taggyűléseink a jobb munka elősegítői

Délután két óra. Az *Északi Járműjavító* VIII. A. osztályának finommechanikai üzemrészében ekkor váltják a reggeli műszak dolgozóit, a délutániak. Erre az időpontra tűzték ki az üzemrészben a szakszervezeti taggyűlést. Az időpont meghatározása helyesnek bizonyult, mert a dolgozók csaknem teljes számban megjelentek a taggyűlésen. Hiba volt azonban, hogy az üzemi bizottság az utolsó pillanatban, már a gyűlés megkezdése után javasolt módosítást a műhelybizottsági elnök, *Maracskó* elvtars beszámolójában. A sebtében átalakított beszámolón ez éreztette is a hatását.

A beszámoló egyébként — s ez a másutt megtartott taggyulések beszámolóit is többé-kevésbbé jellemezte — sokkal *közelebb volt a mindennapi élethez, a termelés időszerű kérdéseihez, az üzemrész problémáihoz,* mint az előtte megtartott taggyűlések beszámolói, s így a mostani taggyülések általánosságban *jobban segítették a szakszervezeti munka eredményesebbé tételét.*

A szociális juttatásokat világosan, pontos számadatokkal ismertette a beszámoló, ugyanígy az üzemrész dolgozóinak kimagasló teljesítményeiről is hű képet adott. Teljesebb lett volna a beszámoló, ha a szociális juttatások kapcsán személy szerint emlékezik meg arról, hogy az üzemrészből kik kértek és kaptak segélyt, hányan részesültek üdülésben, a jól dolgozók hogyan érték el eredményeiket, tehát ha még kevesebb lett volna az általánosítás. Ugyancsak sokkal közvetlenebbül, gyakorlati példákkal kellett volna rámutatnia a beszámolónak arra, hogy mit jelent az önköltség csökkentéséért, a selejt ellen folytatott harc a dolgozók életszínvonalemelkedésének szempontjából. A beszámoló azonban ezeket a kérdéseket jobbára csak érintette.

Azok a problémák, amelyeket a beszámoló nem tárgyalt, hiányoztak a hozzászólásokból is. Egyedül *Falusi* elvtárs hívta fel a figyelmet arra, hogy jobban kell küzdeni a selejt ellen és az önköltség csökkentéséért. A bíráló hang is hiányzott a beszámolóból és a hozzászólásokból egyaránt. *Nagy* elvtárs ugyan említette, hogy a szakszervezet, az üzemi bizottság törődjön többet a dolgozók ügyeivel, de példákkal nem támasztotta alá hozzászólását. És legfőképpen hiányzott a munkaversennyel való foglalkozás, a taggyűlés egyetlen részvevője — beleértve a műhelybizottsági elnököt is — még csak ki sem mondta azt a szót, hogy *„munkaverseny".*

A szakszervezeti taggyűlés, hiányosságai ellenére is, mutatott eredményeket. Elsősorban azt, hogy a szakszervezeti bizalmiak jó mozgosító munkát végeztek, elérték, hogy a dolgozók szinte teljes számban megjelentek és hozzászólásaikkal is igyekeztek hozzájárulni a szakszervezeti munka eredményesebbé tételéhez. S hogy a felvilágosítómunka menynyire fontos, mutatja *Budapest—Nyugati pályaudvar* ponkjának és feladási raktárának szomorú példája. Röviden elmondva: sem a ponkon, sem a feladási raktárnál nem lehetett megtartani a taggyűlést, mert a dolgozók elenyésző százalékban sem jelentek meg. A szakszervezeti bizalmiaknak és elsősorban *Veress Géza* üzemi bizottsági elnöknek, *Deák* és *Havas* műhelybizottsági elnököknek sokkal alaposabb, nem az utolsóelőtti napon elkezdett mozgósítómunkát kellett volna végezniök ezeken, az őszi forgalom szempontjából oly fontos munkahelyeken.

DOLGOZÓINK VÁLASZOLNAK

a vasút üzemi értekezlet határozatára

„A járműjavító üzemi vállalatoknak július 1-től szeptember 30-ig legalább 8000 darab teherkocsi javítását kell elvégezniök. Ugyanezen idő alatt legalább 2500 darab teherkocsi raksúlyemelési munkáját be kell fejezniök."

Igy szól a IX. vasútüzemi értekezlet határozata.

Közeledik a szeptember 30-i határidő, lássuk hát, hogyan halad a határozat végrehajtása?

Örömmel jelenthetjük, hogy *igen jól.* A rendelkezésre álló július—augusztusi adatokból kitűnik, hogy a járműjavítók kocsiosztályai derekasan dolgoznak. Számos nehézséggel kell ugyan megküzdeni, főleg anyag- és munkaerőhiánnyal, az anyagnehézségeket azonban a 7/D. osztály anyagcsoportjának segítségével sikerül minden esetben legyőzni, a munkaerőhiányon pedig a személyzet átcsoportosításával, a munka jobb megszervezésével segítenek.

Tervbe vették, hogy a *8000 kocsiból július—augusztusra 5350 darabot javítanak meg. Ezzel szemben 6162 darab kocsit javítottak meg, ami egyenlő 115 százalékos tervteljesítéssel.* A raksúlyfelemeléssel összefüggő átalakítási munkálatok során szintén több kocsi várható ebben a hónapban a tervezettnél.

A munka szeptemberben is jól halad és a jelek szerint a javításoknál 115 százalékos tervteljesítésre lehet számítani. A járműjavítók tehát nemcsak maradéktalanul végrehajtják a vasútüzemi értekezlet határozatát, hanem azon túlmenően is teljesítik a feladatot, mert *jóval több mint 8000 javított kocsit adnak az őszi forgalom lebonyolításához.*

A raksúlyfelemeléssel összefüggő átalakítási munkálatok során szintén több kocsi várható ebben a hónapban a tervezettnél.

A javításoknál és az átalakításoknál a *Szolnoki Járműjavító ÜV. dolgozói végzik minőségileg a legjobb munkát.* Tervüket egyenletesen, napról napra teljesítik. *Bírálat illeti ellenben a Landler Műveket és a Debreceni Járműjavítót, mert hónap közben alig adnak ki kocsit és terviket csak a hóvégi hajrában teljesítik.*

Vasutasok a szigetközi új építésért

Mikor a medréből kilépett Duna árontott Szigetközre, a vasutas dolgozók elsők között siettek a bajbajutottak segítségére. Mikor visszahúzódott medrébe a megvadult folyó, maga után hagyva pusztításait, ismét szükségessé vált a vasutasok segítőkészsége. Az ország minden tájáról szállítani kell az építőanyagot az új otthonok számára. A megnövekedett őszi forgalom idején 31 millió téglát, 2 millió cserepet, 51 ezer mázsa cementet, 37 ezer mázsa meszet és egyéb építőanyagot kell eljuttatni a Szigetközbe.

A munka összehangolására Győrben egy központi szállítási szerv létesült vasutasokból, gépjárművezetőkből és hajósokból. Vezetője *Molnár Sándor* elvtárs, a vasúti főosztály dolgozója. Céljuk: szeptemberben mind a 28 árvízsujtott község kapja meg az építési anyagokat, hogy még az esőzések beállta előtt felépülhessenek az új otthonok.

A szállítási parancsnokság munkáját nagyszerű szervezettség jellemzi. Már reggel hat órakor tiszta képük van arról, hogy az ország különböző téglagyárai megrendelték-e a napi ütemezés szerint a kocsikat, megkapták-e a kivánt mennyiséget, elküldték-e a rakott kocsikat.

A hajléktalanok iránti részvét készteti arra a vasutasokat, hogy gyorsítsák a Szigetköz felé áramló vonatok útját. Percenyi pontossággal történnek a vonatbeállítások a győri rendezőn. A gépkocsik is időben ott vannak és késedelem nélkül rakodhatnak az árvízkárosultak.

Tóth Gáborné nagybajcsi lakosnak összedöntötte házát az árvíz. Ő is rakodik egy tehergépkocsira. Néhányan segédkeznek neki. Ma téglát visz, a mész és cement már ott van a telkén.

— *Milyen házat épít?* — kérdezzük.

— *Olyan nagyot, mint a régi volt* — feleli, majd elmosolyodik. — *Csak éppen szebbet és erősebbet.*

A szállítási parancsnokság terve: nem október 1-re, hanem szeptember 25-re befejezni az anyagszállítást. Az eddigi eredmények fel is jogosítják őket erre.

Nem mondhatjuk el azonban, hogy nem akadnak apró zökkenők. Például mikor Mosonmagyaróváron járunk, üresen állnak a tehergépkocsik, elfogyott a tégla a kocsikból. Kora délután van és csak 2—3 óra múlva érkezik újabb szállítmány. Ezt az időt is ki lehetett volna használni jobb együttműködéssel. A tartalék üresen futott be Mosonmagyaróvárra és Hegyeshalomban ott hagyta a 11, téglával rakott kocsit. Lébényben viszont több mint 100 ezer tégla hever az állomáson, de nem jönnek a tehergépkocsik.

Bejártuk Szigetközt. Minden ház előtt téglahalmaz, cement, mész stb. Sok helyen már nekikezdtek az építkezésnek. A néphadsereg katonái derekasan dolgoznak. Segítik az árvízkárosultakat, hogy mielőbb tető alá juthassanak és visszatérjen a megszokott élet a falvakba.

Vonatfékező-jelöltek képzése



Az állandó oktatás, a szakmai továbbképzés a balesetmentes, utasításszerinti szolgálatellátás alapja. Képünk Pécs állomás jól felszerelt oktatótermében, a vonatfékezők szakmai oktatásán készült.
(Kovács Géza felv.)

Az évi terv túlteljesítéséért



Szombathely fűtőház fiókműhelyének dolgozói nem akarnak elmaradni a Szombathelyi Járműjavító ÜV-től, amely négy hónappal előbb fejezte be ötéves tervét. Képünk: Sipos Géza mozdonyműszerész, aki átlagosan 160—165 százalékos teljesítményt ér el és szeptember 15-re befejezte évi tervét.
(Kovács Géza felv.)

Látogatás a Landler Művek kultúrotthonában

A színpadot függöny takarja, a nézőtér széksorai üresen asítanak. A *Landler Jenő Járműjavító* kultúrterme most nem visszhangzik kacagástól, tapstól. De mintha a függöny mögül hangok szűrődnének ki..:

Kisebb csoport áll a színpadon, közöttük *Avarkeszi Jánosné*, a kultúrotthon igazgatója és *Galaschek Ferenc* kultúrfelelős, mellettük a díszletfestő és még sokan mások. Egy bemutatásra kerülő darab díszleteit vitatják. A kultúrotthon lázas munkával készülődik az őszi *„színházidényre"*.

Hallgassuk csak egy kicsit a terveket: havonta négyszer, 3—3 előadásban a legújabb filmek kerülnek vetítésre. A *Landler Művek* kultúrotthona — premierfilmeket mutat be dolgozóinak. De aki a színházat kedveli, azt is gazdag műsor várja. Szeptember 24-én és 25-én a *„Luxemburg grófja"*-t mutatja be a kultúrcsoport. Októberben az *Északi* és a *Szolnoki* Járműjavító színjátszói jönnek vendégségbe. A *„Gül baba"* és a *„Cigánybáró"* szerepel műsorukban. A vasárnap délutánok is sok szórakozást ígérnek. *„Vidám vasárnap délután"* című műsor kerül ekkor változó számokkal bemutatásra. Egyfelvonásosok, villámtréfák, zenekari és énekszámok, úgynevezett *esztrádműsor* várja a járműjavító dolgozóit. De lehetne még tovább sorolni a kultúrotthon gazdag műsorát: *„Szívem szeret"* című előadás *Feleki Kamill* felléptével, a nők számára *„Őszi divatbemutató"*; könnyűiparunk legújabb ruhamodelljeinek ismertetése, *„Utazás operettországba"* — az *Odry Árpád* művészotthon vendégjátéka.

De nézzünk más területet is. Hogyan kívánja segíteni a kultúrotthon a járműjavító dolgozóinak szakmai fejlődését? Októbertől az üzem legkiválóbb dolgozói tartanak előadásokat *„Hogyan értem el magasabb teljesítményt?"* címmel. Az előadásokat a műszaki továbbképző kör szervezi az élenjáró sztahanovisták, kiváló mérnökök, a legkitűnőbb szakemberek segítségével.

Havonta egyszer *munkavédelmi előadásokat* tartanak és a dolgozók érdekében rendszeresen mutatnak majd be *balesetelhárítási* filmeket.

A kultúrotthon vezetősége tudja, hogy jobban megy a munka, ha a dolgozók közelebbről is megismerik egymást, nemcsak együtt dolgoznak, hanem együtt is szórakoznak. Minden hónapban egy-egy osztály dolgozói úgynevezett *„családi estet"* rendeznek a kultúrotthonban, műsorral, tánccal és a népi zenekar közreműködésével. A kultúrotthon gondoskodik arról, hogy a család valamennyi tagja részt-vegyen a szórakozásban. A kisebb gyermekek számára játszó- és pihenőszobát rendeznek be, ahol felügyelet mellett szórakozhat — és ha elfáradt — alhat a legfiatalabb nemzedék.

A kultúrotthonban azonban nemcsak családi esteken találnak szórakozást a dolgozók gyermekei. Működik egy *gyermek balettcsoport*, folyik *zongora-, hegedű-* és *szólóénektanítás* is, no meg a legifjabbak kedvence, a *bábcsoport* is működik.

Nehéz egy ilyen rövid cikk keretében beszámolni egy olyan kultúrotthon életéről, ahol például szeptember hónapban 22 rendezvényt tartanak. A hónap 31 napjából 22 napon műsor hallgatására telik meg a kultúrotthon. És a vezetőség még mindig nem elégedett! Szeretnének létrehozni *szabász-varrótanfolyamot*, tanítani akarnak *szalontáncot*, szervezni *képzőművészeti kört*, berendezni *társalgót, olvasószobát*. Még jobban a dolgozók igényeihez kívánják alakítani a rendszeresen megtartott *ismeretterjesztő előadásokat*.

Gazdag programm, igenyes, magasszínvonalú előadások, a dolgozók szórakoztatása és nevelése jellemzi legnagyobb járműjavítónk kultúrotthonának munkáját.

„FELEDÉKENYSÉG"

Szép napfényes a délelőtt, kicsalogatja Kiskunhalas állomás pihenőszobájából a fiatalokat. Ott álldogálnak a felvételi épület mellett, nem messze a sinektől, beszélgetnek, viccelődnek, mint ahogy fiatalok szoktak ilyenkor szabadidőben.

Egyikük zsebéből újságköteg látszik ki. Valamelyik észreveszi, s kihúzza a „Szocialista Vasútért" példányait és kíváncsian beleolvas. A többiek karéjba fogják, belepislantanak érdeklődve. Aztán egyszerre csalódottá válnak az arcok. Az újság — júliusban íródott. Hiába érdekes az árvízvédelmi harcokról írt cikk, a Lokomotiv-sportolók sikerei, kinek van kedve szeptember közepén — júliusi eseményeket olvasni? A válasz magától értetődő — senkinek.

De a csalódott arcok egyben kérdőjk is: hogyan került juliusi újság Nyerges Károly, Géczi Lajos, Batiz Imre és a többiek kezébe szeptember közepén?

A válasz egyszerű: Korsós Antal sajtófelelősnek most jutott eszébe eladni a többhetes újságot, illetve újságokat. Kiskunhalason ugyanis az a divat, hogy 4—5 heti lapot egyszerre osztanak ki.

Ahhoz vajjon mit szólna Korsós elvtárs, ha más is ilyen „feledékeny" lenne és mondjuk hónapokig fiókban tartaná az ő — fizetését.



Mi lendíti, mi gátolja a BUDAPESTI LOKOMOTIV S. E. munkáját

Három évvel ezelőtt a MÁV vezetői és dolgozói elhatározták, hogy egy korszerű sporttelepet segítik a budapesti vasutassport minőségének emelését. Az elhatározást tett követte, s rövid időn belül felépült a korszerű szönyi-úti stadion.

Az új otthont kapott Budapesti Lokomotiv egyes szakosztályai éltek és élnek is a lehetőséggel. Szebbnél-szebb eredményekkel gazdagítják a vasutassport hírnevét. Néhány szakosztály azonban a régen el sem képzelhető lehetőségeket nem használja ki, sőt működésükben olyan visszaesést mutatnak, melyek nemcsak érthetetlenek, hanem a bűnnel határosak.

Korábban virágzó labdarúgó-, birkózó-, ökölvívó-élet folyt, most azonban ezek a szakosztályok enyhén szólva „haldoklanak". A nemrég több válogatottat adó ökölvívó- és birkózó-szakosztály nem képes minőségi versenyzőket nevelni. Létszámuk egyre csökken, s szinte évente csúszik le a csapat az alsóbb osztályokba. A környékbeli fiatalság elkerüli az említett szakosztályokat, mert nem látja biztosítva fejlődésének lehetőségét. A megmaradt régi gárda pedig kedvetlenül dolgozik.

Talán legfeltűnőbb — a labdarúgás visszaesése. A Budapesti Lokomotiv, s ennek előtte a Budapesti Vasutas éveken át a magyar labdarúgás számottevő csapata volt. A csapat évtizedeken keresztül az NB II-ben játszott. Szinte nem volt esztendő, hogy ott ne lettek volna az élmezőnyben. Többször csak hajszál választotta el őket az NB I-től. Több játékosa tagja volt az országos B-válogatottnak, de alig akadt olyan labdarúgója, aki ne szerepelt volna többször is különféle amatőr-válogatottban. Egy-egy új évad elején kevésnek bizonyult a szerelője az úgyman jelentkezők nagy száma miatt.

Ilyen előzmények után érthető volt, hogy a szakszervezet 1948-ban a fővárosi vasutasok régi vágyálmát igyekezett valóra váltani azzal az elhatározásával, hogy komoly áldozatok árán is, megteremt egy központi labdarúgócsapatot. A tervek szerint erre a Budapesti Lokomotív látszott a legalkalmasabbnak.

Hozzá is láttak a csapat szervezéséhez. A régi játékosok mellé több új labdarúgót igazoltak. A szakvezetők és játékosok tudása megfelelőnek látszott ahhoz, hogy a kitűzött cél elérhető legyen.

De mint ahogy a fának idő kell ahhoz, hogy gyümölcsöt érleljen, úgy ennek az újjászervezett szakosztálynak is idő kellett volna ahhoz, hogy célját elérhesse. Egyesek azonban türelmetlenné váltak és indokolatlanul azonnal a legnagyobb eredményt kívánták. Ezt természetesen nem érhette el a szakosztály. A türelmetlenek a vezetésben látták a hibát, s új vezetőséget követeltek. Ez meg is történt. A csapat viszont ettől az időtől kezdve egyre lejjebb csúszott a tabellán. A vezetésben a kapkodás lett úrrá.

Edző edzőt követett. Vezetőt vezető váltott fel. A csapat pedig szemlátomást romlott. A legutolsó három esztendő a számok tükrében mindent megmagyaráz. Három esztendő alatt nyolc (!!) edző foglalkozott a csapattal. Milyen lehet egy játékos fejlődése, ha rövid időn belül ennyi edző keze alatt kell dolgoznia?

Még szomorúbb képet mutat az intézők és vezetők váltakozása. Évente átlag négyizben volt vezető változás. Emellett a legtöbb vezető nem érezte feladata nagyságát. „Díszvezető"-nek számították. Nem törődtek a sportolók gondjaival, bajaival, nem látogatták a pályát, nem is ismerték játékosaikat. A csapat mellett jóban-rosszban kitartó egy-két vezető teljesen magára volt hagyatva. Az egyre tornyosuló bajokkal képtelenek voltak megbírkózni.

Az évekkel ezelőtt oly szépnek és megvalósíthatónak látszó cél egyre halványabbá vált. A lejtőn nem volt megállás. A játékosok egyre kedvetlenebbé váltak. Sorra kérték más csapatba való átigazolásukat. A vezetők még ekkor sem fogtak a súlyos bajok orvoslásához. A jelszó az lett: „Aki menni akar, menjen!" — Így azután olyan játékosvándorlás indult meg a Budapesti Lokomotívnál, amilyenre még a magyar labdarúgásban nem volt példa. Az utolsó két év alatt 41 (!!!) játékos hagyta ott a vasutascsapatot. Olyan labdarúgók, akik értékei voltak nemcsak a vasutas, hanem a magyar labdarúgásnak is. Ilyen veszteséget egyetlen labdarúgócsapat sem birhat ki. Így volt és sajnos így van még ma is a Budapesti Lokomotívnál. Ezeknek a játékosoknak pótlása most szinte emberfeletti munkát követel az új vezetőségtől.

A bajokat az idén már megsokalta a szakszervezet. Erélyes kézzel nyult a szakosztály kérdéséhez. Kislétszámú, de hozzáértő vezetőséget választottak. Segítséget és türelmet biztosítottak azok számára, akik vállalták ezt az egyáltalán nem könnyű, de igen szép feladatot. Az új edző, Király Tivadar, szaktudása teljes latbavetésével kezdett neki az új idénynek. Rövid idő alatt sokat javult a csapat. Az őszi öt forduló alatt több pontot gyűjtött össze, mint az egész tavaszi idényben. A vezetők a nélkülözhetetlen, jó csapatszellem kialakításán fáradoznak. Segítés és szeretet a fegyverük, de ha kell erélyes kézzel csinálnak rendet. Így volt ez a két fegyelmezetlen sportember: Kaczor és Bonyhádi esetében is, akik tudásukkal támaszai lehettek volna a csapatnak, de fegyelmezetlenségükkel ártalmassá váltak, s ezért nincs rájuk továbbra szükség.

A szigorú példa nevelő hatású. A játékosok látják, hogy újból törődnek velük, s így bennük is lzmosodik a kötelességtudat. Szorgalmasan dolgoznak munkahelyeiken és az edzéseken. A mérkőzéseken szívvel-lélekkel küzdenek a vasutas színekért.

Az elveszett cél tehát ismét előbukkant. Távolról ugyan, de ismét megcsillant a remény egy jó központi csapat kialakítására. Az út azonban nem könnyű. Ebben az évben már szinte lehetetlen a kiesés elkerülése. Jövőre tehát újból kell kezdeni, de már nem mindent elölről. A jelenlegi vezetőkben megvan a szaktudás és a szeretet. Csak türelem kell ahhoz, hogy végigjárják azt az utat, mely végeredményben a sajnálatos kisiklás után a sikerhez vezet.

De, ha a vezetők, játékosok, szurkolók összefognak és együttesen haladnak az utóbbi hetekben megkezdett úton, akkor biztosak vagyunk abban, hogy pár éven belül a csapat ismét a magyar labdarúgás élvonalába kerül.

Mécs László



Tanuljunk hibáinkból

Csorba esett Gödöllő állomás jóhírnevén. Nem dicsekedni való, de nem is akarjuk elhallgatni, mert tanulni akarunk belőle s okulhatnak a dologból mások is. A csorbát az ejtette, hogy augusztus 13-án és 19-én előzetes értesítés nélkül foglalt vágányra járattunk egy vonatot.

Sok nehéz és fontos feladatot oldottak már meg az állomás dolgozói, becsületesen teljesítették a jelentkező többletmunkát, amit például a különleges rakodások, vagy a hónapokig tartó vágányzárak jelentettek. Az említett két vonatveszélyeztetés, amely kétségtelenül az állomás egyes dolgozóinak hibájából következett be, nem ilyen nehéz, hanem csendes forgalmi viszonyok között történt. De pontosan ez a tény az, amiből nekünk tanulnunk kell. Mégpedig azt, hogy körültekintésre, éberségre, az utasítás betartására nemcsak akkor van szükség, amikor nagy a „rumli", hanem akkor is, amikor a mindennapi úgynevezett aprómunkát végezzük. *Ha az utasítást állandóan szem előtt tartjuk, nem kell félnünk balesettől, hiszen az nem természetes velejárója a forgalmi szolgálatnak.*

Az őszi forgalom most következő hónapjaiban arra törekszünk, hogy utasításszerinti szolgálattal az ilyen eseteket elkerüljük és jó munkával minél hatékonyabban segítsük a szállítások lebonyolítását. Ezt a célt szolgálja az a kérésünk is az igazgatósághoz — Budapest-Ferencváros állomás dolgozóinak példájára — hogy *a leadási egységidőt 10 óráról 8 órára, az átmeneti egységidőt pedig 10.8 óráról 8.5 órára csökkentsék állomásunkon.* Így havonkint átlag 1900 órával csökken a kocsitartózkodási idő, s ezzel jelentős mértékben hozzájárulunk a kocsiforduló javításához.

Hasznos József
állomásfőnök.

Vonatvezetők a menetrendszerinti közlekedésért



Vonatvezetőink éber, erasításszerinti munkája nemcsak a vonatok gyors és biztonságos közlekedését, hanem a menetrendszerinti forgalom célkitűzéseit is szolgálja. Szabó Béla vonatvezető, Debrecen állomás dolgozója hattagú brigádjával már 11 hónapja tartja a sztahanovista szintet, kiváló munkájukkal segítik az őszi forgalom sikeres lebonyolítását.
(Kovács Géza felv.)

Ahol nem hallják meg a dolgozók panaszát

A gyomai elágazáson szolgálatot teljesítő vasutasok termelési értekezletein és egyéb gyűlésein hosszú idő óta szerepel egy probléma: *elfelejtettek a dolgozóknak WC-t építeni.* Már sokszor próbálták az illetékeseknek megmagyarázni, hogy mit jelent ez higiéniai és nem utolsósorban egészségügyi szempontból, azonban ezidáig eredménytelenül. Ugy vélem, időszerű lenne, ha ez a probléma végre lekerülhetne a napirendről és orvosolnák a dolgozóknak ezt a jogos panaszát.

Kiss Sándor,
Gyoma.

Ütközés

Ez mégiscsak túlzás

A nógrádverőcei váltóőrök 24 órát szolgálnak és 24 órát pihennek. Azaz csak pihennének, ha hagynák őket. Ugyanis, ha helytelen vágányon érkezik vonat, akkor a szabadnapos váltóőrnek kell a vonatot „beinteni" még éjjel is. Pedig a 24 órás szolgálat amugyis megerőltető. Ezt a gyakorlatot az állomási végrehajtási utasítás ugyan „szentesíti", de azért nem ártana „felülvizsgálni és javítani rajta."



A figyelő fütő

Keszőhidegkúton átrobogott a 1074-es vonat. Mindenki nagy meglepetéssel tapasztalhatta, hogy a figyelő fütő nem a mozdonykonyhán utazott, hanem a gép elején, a lámpa mellett ülve. Senki sem értette, hogy miért történik ez. Megkíséreljük megfejteni a rejélyt. Nyilván a figyelő fütő olyan rövidlátó, hogy a mozdonykonyháról nem tudta elég jól megfigyelni a pályát.



Most mi legyen?

A hatvani fütőháznak egy hónappal ezelőtt megszakadt a kapcsolata a pesti menetirányítóval. Elromlott a távbeszélő kábel, s emiatt nem tudnak értekezni a budapesti menetirányítóval. Ez pedig nagy baj, hiszen itt az őszi forgalom és elképzelhetetlen, hogy a fütőháznak ne legyen kapcsolata a menetirányítóval. Vagy a kábelt kellene megcsinálni, vagy az őszi forgalmat elhalasztani.



Ismét gyógyszervisszaéléseket lepleztek le

Pintér Sándorné kiskunfélegyházi lakos MÁV biztosított. Betegség esetén neki is jár gyógyszer, de nem töméntelen mennyiségben. Pintér Sándornénak aszmolizinre van szüksége betegsége gyógyításához. Ez olyan gyógyszer, amelyből esetenként fél, vagy legfeljebb egy ampullára van szüksége a betegnek. Pinter Sándorné a rendelőintézetben, körzetorvosnál egy hónap alatt 140 ampulla aszmolizint iratott fel. Ennyi gyógyszer 580 forintba kerül, ennyivel károsította meg Pintér Sándorné a népgazdaságot.

A biharkeresztesi járás Nagykereki község orvosa, dr. Berán, Szabó Bertalan MÁV nyugdíjas részére 24 nap alatt 390 szem kerilt írt fel. Berán doktor ezt írta a receptre: „naponta kétszer egy szemet". A felírt gyógyszermennyiségből naponta 15 és fél szemet vehetne be a beteg, ami súlyos gyógyszermérgezést okozhat.

*

Orvosaink szívleljék meg ezeket a példákat és csak annyi gyógyszert írjanak fel a beteg számára, amennyi okvetlenül szükséges egészsége helyreállítására.

Nyílt levél az udvariasságról

Kedves vasutas elvtársaim, engedjétek meg, hogy nyílt levélben hívjam fel a figyelmeteket — már azokét, akiket illet — arra, hogy bánjatok kicsit udvariasabban az utasokkal, hiszen ez sem fáradságba, sem pénzbe nem kerül. És higyjétek el, elvtársak és elvtársnők, az udvariatlanság nagyon fájó emléket hagy az utasok: munkástársaitok, dolgozó parasztok szívében. Ezután lássuk, mi indított ennek a nyílt levélnek a megírására.

Augusztus 23-án a Kecskemét—Fülöpszállás között közlekedő 7133-as számú vonat hosszabb ideig tartózkodott Ágasegyháza állomáson. Az utasok kicsit türelmetlenkedtek már. Paksi István honvéd meg is kérdezte a jegyvizsgálónőtől, hogy előreláthatólag meddig várunk. A válasz rövid, de meglepő volt. Állt egy vállrándításból és néhány odavetett szóból: „Mit tudom én. Majd ha a masiniszta meggondolja magát, elindul." De még harapósabb választ kapott az az elvtársnő, aki hasonló kérdéssel fordult kedvesen a jegyvizsgálónőhöz: „Akinek nem tetszik, menjen gyalog!"

Szerencsére a „masiniszta" meggondolta magát, elindult, így a vonat zakatolása elnyomta az utasok nem éppen hízelgő megjegyzéseit, amelyeket a jegyvizsgálónő magatartása váltott ki éspedig joggal.

Kedvesnek kevéssé nevezhető jegyvizsgáló elvtársnő, gondolja meg maga is ezt az esetet és máskor — ha nem is tud pontos választ adni — legalább udvariasan, megnyugtatóan válaszoljon a munkába vagy családjukhoz siető dolgozóknak.

Pál Zoltán
honvéd,
(pontos cím)

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI. Sztalin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—69. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM. 38. SZAM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 SZEPTEMBER 23.



A haza nemcsak azt várja a vasutas dolgozóktól, hogy forintjaikkal segítsék a kormányprogramm nagyszerű célkitűzéseinek megvalósítását, hanem azt is, hogy munkájukkal járuljanak hozzá az új szakasz győzelméhez. Fekete elvtárs tolatásvezető és brigádja: Kondor Lajos, Kiss Gábor és Kretlák Tibor elvtársak (Pécs állomás) minden nap hősies munkával tanusítják hazaszeretetüket. Kocsitartózkodási tervüket 106, menetrendszerinti vonatindítási tervüket 98, terhelési tervüket 98, és tajlagos kocsimozgatási tervüket 104 százalékra teljesitik.
(Kovács Géza felv.)

A haza javára – a magad hasznára

Népköztársaságunk kormánya felhívással fordul a dolgozó magyar néphez: a további előrehaladás, a nagyszerű célok elérése, a béke megvédése érdekében jegyezzen békekölcsönt. A kölcsönjegyzésre való felhívás egyúttal tanuságtételre szólítja fel a magyar dolgozó népet, hogy helyesli-e azt az utat, amelyet a felszabadulás óta járunk és amely a szocializmushoz vezet. Nem kétséges, hogy ebben az esztendőben is egységes lesz a válasz: a dolgozó nép nemcsak jó munkájával, de forintjaival is siettetni kívánja a III. kongresszuson megszabott célok elérését, hozzá kíván járulni ahhoz az erőfeszítéshez, mely az életszínvonal emelkedése érdekében folyik.

A vasutas dolgozók az elmult esztendők során bizonyságát adták hazaszeretetüknek, áldozatkészségüknek, bebizonyították, hogy nemcsak az egyre növekvő szállítási feladatokat képesek megoldani, nemcsak az időjárás viszontagságaival készek szembenézni, hanem lelkesen ajánlják fel forintjaikat akkor, ha népi államunk kéri tőlük.

Egy év mult el a kormányprogramm meghirdetése óta. Ez idő alatt nagy lépést tettünk előre. A vasutas dolgozók ebben az esztendőben kétízben is részesültek bérrendezésben. Az első bérrendezés során 36 millió forintot kaptak a vasutas dolgozók. Az elmult napokban került sor elsőízben azoknak a béreknek kifizetésére, amelyek havi kilenc millióval, azaz évi 108 millióval emelték dolgozóink béralapjat. Mindez kifejezésre juttatja, hogy a nép állama megbecsüli, értékeli a vasutasok munkáját. A második bérrendezést annak ellenére hajtotta végre kormányzatunk, hogy az elmult hetekben nagy csapás érte hazánkat, hatalmas pusztításokat okozott a medréből kilépett Duna. Jól tudják dolgozóink, hogy milyen súlyos károkat okozott az árvíz, hiszen maguk is ott voltak az árvízvédelem munkáinál és ezért tölti el őket még nagyobb hálaérzet, mert látják, hogy a bekövetkezett veszteség sem gátolta kormányzatunkat abban a szándékában, hogy rendezze a vasutasok fizetését.

Támogatásért fordul a dolgozó néphez népi államunk. Jegyezzünk békekölcsönt, ajánljuk fel kölcsönképpen forintjainkat az államnak — saját magunknak — hogy a mi érdekünkben gyorsíthassa azokat a beruházásokat, amelyek életünk szebbé tételét szolgálják. Jegyezzünk békekölcsönt, ezt kéri tőlünk népi államunk, hogy segíthesse a mezőgazdaság felvirágoztatását, amely életszínvonalunk emelésének fontos feltétele.

Pártunk III. kongresszusa egész dolgozó népünk számára megszabta azokat a tennivalókat, amelyek az életszínvonal további emelkedését szolgálják. Melyek voltak ezek a feladatok? Lakásépítések, a mezőgazdasági termékek bőségének biztosítása, dús választék a könnyűipar termelvényeiből, munkát megkönnyítő gépek, jobb munkakörülmények biztosítása, szociális létesítmények építése. Vajjon egy esztendő óta mindebből hogyan részesültek a vasutasok? Történt-e lépés annak érdekében, hogy a vasutas dolgozók lakásszükségletei kielégítést nyerjenek? Történt. Egy év alatt 215 vasutas lakás épült, több mint 15 és félmillió forint költséggel.

Az árleszállítás lehetőséget nyujt, hogy olcsóbban jussunk hozzá a szükséges élelmiszerhez, ruhaneműhöz. Húsból, zsírból, cipőből és ingből több jut a vasutas dolgozóknak, mint a kormányprogramm előtt. A kormányprogramm óta különböző vasúti szolgálati helyeken 31 öltöző, melegedő, mosdóhelyiség létesült, mintegy 2 millió forintos beruházással. Megállhatunk-e a 215 lakásnál, a 31 szociális létesítménynél? Nem. Sokkal többet kívánunk építeni, hogy könnyebbé, szebbé váljék a vasutas dolgozók élete. Ehhez azonban jó munkára és a jegyzett forintokra is szükség van.

És vajjon elválasztható-e az életszínvonal emelkedésétől mindaz a beruházás, amely a kormányprogramm óta történt a vasuti munka könnyebbé tétele érdekében?

Nem nyujt-e segítséget a ferencvárosi vasutas dolgozók, de az egész ország vasutasai számára az a nagyarányú bővítési munka, amely a rendezőpályaudvaron végbement? Elmehetünk-e megjegyzés nélkül olyan létesítmény mellett, mint a Rétszilas—Sztálinváros között épült új vasútvonal? Ez a vonal nemcsak azt a célt szolgálja, hogy a komlói szénmedencéből rövidebb úton jussanak el a szállítmányok Sztálinvárosba, hanem egész sor községet kapcsol be a vasúti hálózatba.

Huszonnégy állomáson szereltek fel állomásbiztosító berendezéseket, Bicske—Tatabánya-Felső, valamint Pestlőrinc — Cegléd bercel — Cserő között 66 kilométer hosszúságban sínáramkörrel vezérelt önműködő térközbiztosító berendezés létesült. Félautomata térközbiztosító került mintegy 121 kilométer hosszúságú vonalszakaszra. A biztosítóberendezések nemcsak az utazóközönség biztonságát védelmezik, de a vasutasok munkáját is könnyebbé, biztonságosabbá teszik.

Arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy olyan gépek kerültek a vasúthoz, mint az idén vásárolt két nagyteljesítményű kavicságyrostálógép, melyek naponta többszáz pályamunkás helyett végzik el a nagy testi erőt igénylő kavicsrostálás munkáját.

Népi államunk nemcsak azt kívánja tőlünk, hogy forintjainkat ajánljuk fel a további előrehaladás érdekében, hanem azt is, hogy munkánkkal álljunk csatasorba. A vasúton megindult az őszi nagy szállítások ideje. Egymást követik az ország minden részén a hosszú, tömött szerelvények. El kell szállítanunk az üzemek számára a munkáltatáshoz szükséges anyagokat, időben meg kell kapniuk az árvízkárosultaknak az építőanyagokat és a legnehezebb csata vívása közben fel kell készülnünk a téli forgalom zavartalan lebonyolítására is.

Vannak még hiányosságaink. Nagy az elegyácsorgás, előfordulnak vonatra- és géprevárások. Nem elég következetességgel hajtjuk végre azt, amire pártunk III. kongresszusa oly nagy nyomatékkal felhívta figyelmünket, hogy olcsóbban szállítsunk.

Egy év leforgása alatt a magyar vasutasok kétszer is kivívták a dolgozó nép elismerését, háláját. A tél viszontagságai között nagy hősiességgel továbbították a vonatokat és az árvíz idején első sorokban küzdöttek a nép életének és vagyonának megmentéséért. Most lelkes békekölcsönjegyzéssel, az őszi forgalmi csatában és a télre való felkészülésben vívjuk ki ezidén harmadik győzelmünket is!

Versenyben „az őszi forgalom legjobb mozdonybrigádja" címért

A ferencvárosi fűtőház 424—143-as ifjúmunkás mozdonybrigádjának tagjai: *Jakab* Gyula mozdonyvezető, *Borbás* László, *Amler* János fűtők, valamint *Tóth* II. Mihály mozdonyvezető és *Osztroluczki* János, ifj. *Szabó* István fűtők „*az őszi forgalom legjobb mozdonybrigádja*" cím elnyeréséért szocialista munkaversenyre hívják ki az ország valamennyi mozdonybrigádját. A versenykihívás célja: az önköltség csökkentése, minél nagyobb anyagtakarékosság útján.

Jakab elvtárs és társai vállalták, hogy gyengeminőségű szén (beleértve a tőzeges pakurakeveréket is) 50 százalékos felhasználásával a szénkiszabáshoz viszonyítva 10 százalékos megtakarítást érnek el, a menetidő és a tüzkezelési normák betartása mellett. Az „500 kilométeres és a nehézsúlyú mozgalomban az országos előirányzathoz viszonyítva *öt százalékkal magasabb teljesitményt érnek el.* A mosástól mosásig mozgalomban a kazán belső tisztaságát szem előtt tartva, 30.000 kilométert tesznek meg mosás nélkül. A kisebb javításokat maguk végzik és 30 százalékkal csökkentik a javítási költséget. Résztvesznek a fűtőház tisztasági versenyében.

Lazányi József
ferencvárosi fűtőház

Egy hasznos kezdeményezés

— Gócponti értekezlet Hatvanban —

Mi a helyzet, ha például egy állomáson a forgalmi szolgálatnak nézeteltérése támad a vontatással? Megy a jelentés az igazgatóság III. osztályához, aztán átvándorol a panaszos akta a IV. osztályhoz, majd vizsgálat következik. Hosszú idő után írásban értesítik az állomást, a fűtőházat, mi a döntés. Közben a vitázó felek szembenállnak egymással, a hibát nem javítják ki. Ez nem helyes. A politikai főosztály hívta fel a gócpontok figyelmét, hogy *legalább havonta egyszer tartsanak közös megbeszélést, a vitás kérdéseket maguk között intézzék el.*

Hatvanban már a negyedik alkalommal ültek össze a szolgálati ágak vezetői gócponti értekezletre. Minden hónapban más-más szolgálati ág vezetője elnököl. Most a fűtőházfőnök ül az emelvényen, ő irányítja a tárgyalást.

— Elvtársak, arra törekedjünk, hogy magunk intézzük el dolgainkat és csak olyan kérdésben forduljunk az igazgatósághoz, amikor már sehogy sem boldogulunk.

Igy beszél *Nagy* László fűtőházfőnök a többi szolgálati ág vezetőjéhez. Megértően bólintanak, ők is úgy akarják. Az eddigi gyakorlat bebizonyította, hogy öntevékenységgel sok mindent el lehet intézni.

Van elég probléma. A pályafenntartási főnökség vezetője, *Nagy* Károly elvtárs arról beszél, hogy most kell elkészíteni a kitérőcseréket. Ez nehézséget okoz az állomáson, hiszen nagy a forgalom. Az állomásfőnök belátja, hogy nem a pályafenntartási főnökség hibája ez, hanem a *Váltó- és Kitérőgyáré*, amely későn szállította a váltókat. Azért megoldják, hogy ne legyen fennakadás a forgalomban. Van azonban egyéb probléma is. A munkálatok idejére kocsi kell, hogy a leszórt anyagokat minden este el lehessen vitetni. Adhat-e kocsit az állomás? Hiszen a kocsiigénylések sorrendjében az önkezelés a legvégén van. De viszont nem lehet megengedni, hogy a pályamunkások testi épségét veszélyeztesse az, hogy kézben kell elhordaniok az anyagokat.

Az állomásfőnök, *Pilisi* Ferenc elvtárs megígéri, hogy *szerez kocsit a pályamunkásoknak, tehát ezt a kérdést is megoldják.*

Az értekezleten derült ki, hogy mielőtt ilyen gócponti megbeszéléseket tartottak, előfordult, hogy a pályafenntartási főnökség számára érkezett rönkfát egy teljes hónapon keresztül nem tudták felvágásra elküldeni, mert az állomás nem tudott önkezelési kocsit adni. Emiatt aztán nem tudtak olyan munkálatokat sem elvégezni, amire magának az állomásnak volt szüksége. A kereskedelmi főnök kijelenti: *„Ilyesmi nem fordul elő többé."*

Számos kérdés felvetődik még és az elvtársi légkörben meg is találják a megoldást a különböző szolgálati ágak vezetői.

Ezt a nagyszerű kezdeményezést valamennyi gócpontunk tegye magáévá és akkor rövidesen kiderül: közös erőfeszítéssel, segítségnyujtással, saját erejükből is meg tudják oldani problémáikat.

A SZÁMOK BESZÉLNEK...

Az az összeg, amit népi államunknak kölcsönadtunk, azonkivül, hogy az állandó folyamatos sorsolások útján nyereményekkel megtoldva térül vissza zsebünkbe, szociális létesítmények alakjában, ugyancsak nekünk kamatozik.

Még inkább szembetünő ez, ha a közelmultból a régmultba, a felszabadulás előtti időkbe siklik tekintetünk.

Mit látunk?

Estébe hajló késő délután. A pályamunkások egésznapi fáradságos krampácsolás, vagy vágányfektetés után vállukra veszik a csákányt-lapátot és elindulnak éjjeli szállásukra.

Hol van ez a szállás?

Egy kimustrált, rozzant teherkocsi nyujt néhányuknak éjjeli menedéket. A többiek a szabad ég alatt vackolnak meg, rongyos ruhadarabjaikból, nyütt pokrócokból. Tégladarabokból rögtönzött tűzhelyen a szabadban főzik meg sovány vacsorájukat, esznek, aztán elnyúlnak a földön. Frissitő, alapos tisztálkodásra alig van lehetőség, legtöbb helyen még egy ütött-kopott mosdótál sincs.

Hogy mennyire így volt ez, bizonyítják a számok. *Olyan nagy és fontos vasúti csomópontunkon mint Hatvan, mindössze két laktanyahelyiség állott a pályafenntartási dolgozók rendelkezésére 8 ággyal.* Miskolcon valamivel több: három helyiség 18 ággyal.

De nem sokkal volt jobb a helyzet a forgalmi szolgálatnál sem. Sátoraljaújhelyen például három helyiségben 12 vonatkisérő húzódhatott meg. Akiknek nem jutott hely, ott volt valamelyik ácsorgó teherkocsi fékállása, legjobb esetben valamelyik személykocsi fapadja.

Most gyerünk vissza a jelenbe. Micsoda óriási változás! *A munkából megtérő dolgozót tiszta, tágas laktanya, kényelmes ágy várja fehér huzattal. A mosdóban folyóviz, tus frissiti fel a fáradt tagokat. Az ebédlő ízlésesen teritett asztalain pedig már ott vár a párolgó étel.* Ahol még nincs üzemi konyha, ott tágas tűzhelyen készítheti el ki-ki a maga ételét.

De beszéljenek ismét a számok. A felszabadulás óta, rövid néhány év alatt *megkétszerezödött a laktanyai szobák és férőhelyek, mosdóhelyiségek száma.* A felszabadulás előtt 1436 laktanyai szobája volt a MÁV-nak, összesen 5031 ággyal. 1954-re *a laktanyai szobák száma 2067-re, az ágyak száma pedig 10.252-re emelkedett.*

A multban 12.208 vasutas dolgozónak volt úgy ahogy lehetősége tisztálkodásra. *Ma 29.539 vasutas dolgozónak áll rendelkezésére részben korszerüsitett, részben pedig korszerüen épitett új fürdő és mosdó.*

A felszabadulás előtt csak itt-ott voltak hevenyészett üzemi konyhák, a háborús élelmezési nehézségek enyhitésére, igen korlátolt felszereléssel. Most *74 jól felszerelt üzemi konyha gondoskodik a dolgozók étkeztetéséről. Az üzemi étkezést ma már a dolgozók tizezrei veszik igénybe.*

Közel egymillió forintot kaptak már vissza...

Burján Imre, az Északi Járműjavító mozdonyszerelőjének dolgozója már nem fiatal ember. Barna hajában az évek során sok szálat megfestett az idő, csontos arcán, a szája szögletében és a bajusza körül mély barázdák húzódnak. Burján elvtárson meglátszik, hogy nem dédelgette az élet, sok mindenen ment keresztül, amíg felnevelte két gyermekét: fiát, lányát.

Az utóbbi években már könnyebben, szebben él. Nemrégiben meg különösen bőkezűen kopogtatott be hozzá a szerencse. 50.000 forintot nyert a békekölcsön sorsolásánál! Volt öröm a kis monori családi házban... Lánya szobabútort kapott, meg kelengyét, de jutott a pénzből az egész család „ruhatárának" kiegészítésére. A családi ház is megfiatalodott a pénzből: kisebb átalakítást hajtottak rajta végre és most épül egy nyárikonyha is. Még maradt is néhányezer forintjuk. Hogy mire költsék, arra van még tervük bőven. El tudnának ők költeni akár egy újabb hasonló nyereményt is. De legyünk őszinték, melyikünknél találna rossz fogadtatásra 50.000 forint?

Burján elvtárs elégedett. Azt mondja: amikor jegyeztem eszembe se jutott, hogy nyerhetek is. A haza anyagi áldozatot kért — én adtam, amennyi erőmből tellett. S jegyzek békekölcsönt az idén is.

Burján Imre esetéhez hasonló sok van még a járműjavítóban. Igaz, 50.000 forintot csak ő nyert egyedül, de 25 ezret például ketten is nyertek: *Besztercei Kálmán* és *Peer István* 5000 forinttal húzták ki kötvényét *Ódor Ferencnek, Péteri Gyulának, Czellaki Ferencnek.* A kisebb nyeremények meg se szerii, se száma. Az Északi Járműjavítóban már 800.000 forintot kaptak vissza a dolgozók.

A jó munkamódszerátadás eredménye



Tassi József raktárnok, brigádvezető, Pécs állomás egyik legjobb munkamódszerátadója. Jó módszerének eredményeképpen brigádja minőségi munka mellett 140 százalékon felüli átlageredménnyel dolgozik.
(Kovács Géza felv.)

Emeletes pályaudvaron – mozgó házak között

A ferencvárosi rendezőpályaudvar keleti részén mint valami őrtorony magaslik egy mesterséges domb tetején az úgynevezett *„számláló-torony"*. Egyszerű fehér épület, egyik felén üvegfallal, ahonnan messze belátni az egész pályaudvart. Érdemes időzni egy kicsit ennél az üvegfalnál, letekinteni az ország legmodernebb vasuti központjára, az egyetlen emeletes rendezőpályaudvarra és automatizált gurítódombra.

Balra alattunk az Illatos-út betonszalagján fürge gépkocsik szaladnak. Az utat karcsú híd íveli át, mintha egy betonkarú óriás könyökölne az aszfaltra, hogy izmos hátán megtartsa az acélsinekből készült acélországutat. Ez a rendezőpályaudvar *„első emelete"*. A sineken fürge mozdonyok fujtatva húzzák hosszú vagonterhüket, idáig hallatszik a sinek nyögése, a kerekek csattogása. Az „első emeletre" acélváz támaszkodik. Piros festése elárulja: nemrégen született. A piros váz — híd a hídon: *a „második emelet"*, amely már a gurítódombhoz tartozik. Szuszogva húzza fel a mozdony a kocsisort: innen indulnak a kocsik négyesével-ötösével lefelé, hogy új vonatoszlopokká egyesüljenek a 29 vágányon.

Milyen egyszerűnek tűnik mindez innen fentről — kétemeletes híd, zakatoló élettel, lerohanó vagonok, melyek mintha idomítva lennének, anélkül, hogy embert látnánk, különböző irányokba szaladnak a szerteágazó sineken. Pedig éppen azért látszik ilyen egyszerűnek, mert a legmodernebb, legötletesebb vasúti technika van szemünk előtt, a számillió forint beruházással épült keleti gurító.

Amíg egy újszülött járni, futni kezd...

Nincs még négy esztendeje, hogy híre-hamva sem volt itt sem az emeletes pályaudvarnak, sem a gurítónak. A vágányok egyrészének helyén házak álldogáltak, a talaj is közel 3 méterrel feküdt alacsonyabban.

Horváth Pál, aki most a vágányfék-toronyban a legmodernebb technika segítségével végzi szolgálatát, akkor még egyszerű kocsifelíró volt. Így beszél azokról az időkről:

— *Egyik nap egy csoport mérnök jelent meg. Kíváncsian vettük körül őket, érdeklődtünk. Egyikük elmondotta a tervet, majd tréfásan hozzátette: maguk karbaöltött kézzel figyelik majd a gurítást, jóformán semmi dolguk nem lesz.*

— *No és a váltók?* — kérdezte egyikünk.

— *A váltók? Azokat egyetlen gombnyomással irányítják majd — szobából.*

Mosolyogtunk. Micsoda fantázia! A terület épp ellenkezőleg lejt, mint ahogy a gurítás irányát magyarázták. És a váltók? hisz nem egyről, kettőről, hanem több tucatról van szó... Létezik olyan szerkezet, amely biztonságosan végzi több ember bonyolult munkáját? Hetekig ez a tréfa járta: *„Azért kapsz majd fizetést, hogy szobából nézd a gurítást!"*

S mindez itt van! Mindössze annyi idő telt el, míg egy újszülött járni, futni kezd, s megtanul összefüggő mondatokban beszélni és gondolkodni. S aki akkor még maga is hitetlenkedett, most egyike azoknak, akik az új gurítódombon a napokban felállították a rekordot. Egy műszak alatt 1270 vagont gurítottak. S a szám hallatára, mikor az ujságíró hitetlenkedve csóválni kezdi fejét, még hozzáteszi: *ha teljes lendülettel megy majd az őszi forgalom s elegendő elegyünk lesz — legurítjuk a 2000 kocsit is.*

Az egész automata-rendszer munkáját egyetlen épületből, az úgynevezett *„vágányfék-toronyból"* irányítják. Ez hasonló épület mint a *számlálótorony*. A gurítódomb fölé emelkedik, üvegfalú szobájából szemmel lehet kísérni az egész munkafolyamatot. De itt benn is érdekes dolgokat lehet megfigyelni.

A falon lévő hangszóróból a számlálótoronyban dolgozó *Miksi* elvtárs hangját hallani. Sorolja a gurításra váró elegyek útirányát. *Horváth Pál*, miközben hallgatja, szaporán dolgozik a tárolóasztalnál. Ez egy négyszögletű szürke asztal, keresztsoros beosztással, minden kocka szélén apró lyukakkal. S ahogy hangzik a hangszóróból a felsorolás: 27-re öt rakott, 9-re egy rakott 6-ra egy élő... — pirosvégű apró „dugókat" nyom a vágányok sorszámának megfelelően számozott lyukakba. Munkája nyomán működni kezd a mellette lévő váltóállító asztal. Ezen fekete sávok mutatják a vágányok és váltók rajzát. A váltók helyén sárga fények égnek, de ezek egyszerre vörösen kezdenek izzani, ha vagon futott a váltóra. *Vajt József*, az asztal kezelője csak a sárga és piros fényeket kíséri figyelemmel, melyek jelzik a kocsik útját. A szerkezet minden baleseti lehetőséget kiküszöböl. Csak az a váltó működik, amelyre éppen rászalad a kocsi. Hogy hogyan, ezt kimondani igen egyszerű: a sínt egy helyen szigetelt rész borítja — ha a vagon rászalad, ez működésbe hozza a váltót, a tárolóasztal irányítása szerint. De hogyan van a sín és az egész váltórendszer összeköttetésben a toronnyal? Talán látogassunk be a jelfogó-terembe.

Hogyan működik az elektromos agy

Egyszerű kőpadlós szoba. Az egész helyiséget betöltő állványokon több mint ezer bonyolult elektromágnes, mondhatnánk elektromos agy helyezkedik el. A mágneseket vékony drótszálak tömkelege köti össze. Megkíséreltük csupán a töredéket kitevő fővezetékek összeszámlálását. Reménytelen kísérlet volt! A karvastagságú kábelek tízezernyi drótszálat markolnak ösze. S ilyen kábel is több, mint száz van. Amikor a tárolóasztalon a piros „dugó" helyére kerül, akkor kezd működni az „agy". A vezetékeken futó áram működésbe hozza az elektromágneseket, a mágnes a váltót — fent kigyullad a piros fény, jelezve a szaladó kocsi útját.

Mi az oka annak — kérdeztük — hogy a nagy sebességgel rohanó kocsik nem ütköznek össze, nem érik utól egymást, amikor új vonattá csoportosulnak? Erre a hidraulikus vágányfék vigyáz. A gurítódomb alján, a sínek között, mintegy 16—17 méter hosszan helyezkedik el a vágányfék. Sínek között fekvő gerendához lehetne hasonlítani. Működtetése szintén a toronyból történik. Amikor lezudul a vagon, fent meghúznak egy kart. 105 atmoszférás víznyomás megemeli a gerendát, az rátapad a kerékre, a rohanás lelassul s amikor a kocsi legördül a fékről, már szép lassan sétál helyére a váltókon keresztül.

Ez a varázslatosan működő automatarendszer nemcsak az állomás munkáját segíti, hanem gazdaságossá, jobbá teszi az egész vasúti szállítást, számottevően befolyásolja a vasút egészén a forgalom gyorsaságát. A rendezőpályaudvar éppen a napokban bővült hét irányvágánnyal. Csak ennek elkészítésénél 45.000 köbméter földtöltést emeltek és 18 kilométernyi vágányt fektettek le. Az új sínek házak egykori helyén húzódnak. A házakat az építés miatt nem bontották le, hanem a korszerű szovjet technika segítségével görgőkre emelték és 137—186 méter távolságra tolták. A „mozgó házak" már újból szilárd talajon állnak, ablakuk csodálkozva tekint a vasúti technika legkorszerűbb magyarországi vívmányára.

Bánki Géza

„Acélban és betonban megvalósítva látom viszont terveimet"

– Beszélgetés Lőrinczy Endre Kossuth-díjas vasuti tervező mérnökkel –

Lőrinczy Endre elvtárs, a Vasúttervező Vállalat pálya- és állomásépítési szakosztálya vezetőjét népköztársaságunk kormánya magas kitüntetésben: Kossuth-díjban részesítette a ferencvárosi új, korszerű rendezőpályaudvar tervezéséért.

Elvégzett munkáiról és terveiről beszél *Lőrinczy Endre:*

— *A ferencvárosi új rendezőpályaudvar megtervezésénél az a cél vezetett, hogy az új rendezőpályaudvar dolgozói könnyen, biztonságosan végezhessék el a vonatrendezés nehéz munkáját, hogy az új rendezőpályaudvarral megkétszereződjék a ferencvárosi állomás átbocsátóképessége. Európában szinte egyedülálló megoldást alkalmaztam, amikor az illatos-úti négyhidas megoldással emeletes rendezőpályaudvart konstruáltam.*

A kivitelező vállalatok dolgozói azóta kőbe és acélba öntötték terveimet. Felemelő érzést és nagy boldogságot jelent számomra, hogy az országban utazgatva mindenütt viszontláthatom munkám gyümölcsét, a nép államának adott forintokat állomások, hidak vasútvonalak képében.

További terveimről csak ennyit: most dolgozom Székesfehérvár, Debrecen, Nyiregyháza, Veszprém állomásbővítési tervein és több vidéki város rendezésével kapcsolatos vasuti kérdés kidolgozásán. Emellett a Műegyetemen tanítom a fiatal mérnökhallgatókat, állomástervezésre.

NEMZETKÖZI hírek

KÍNA

Százmilliárd yüan a kínai vasutasok életviszonyainak további javítására

Az északkeletkínai vasutas szakszervezet és a vasutak vezetősége között az elmult hetekben megegyezés jött létre az 1954. évi kollektiv szerződés alapokmánytervezetéről. Az új kollektív szerződést a napokban irták alá.

Az alapokmány 100 milliárd yüant bocsát a vezetőség rendelkezésére attól a céltól vezettetve, hogy az eddiginél is gyorsabban és jelentősebb mértékben segítséget nyujtson a kínai vasutasok életviszonyainak megjavításához. Ez az összeg egyébként 3.8 milliárddal haladja meg az előző évben ugyanilyen célra adott pénzösszeget.

Charbini jelentés arról számol be, hogy azért sikerült ilyen hatalmas összeggel emelni a vasutasok jólétét, mert szállítási terveiket kiválóan túlteljesitették. Az elmult esztendő nyeresége 39.6 százalékkal, a munka termelékenysége 13.8 százalékkal haladja meg az 1952. évit.

NYUGATNÉMETORSZÁG

„Illendőség", amely túlmegy az illetlenség határán

A „Fahrt Frei" augusztus 17-i száma közli a nyugatnémet vasutak igazgatóságának rendeletét „Érintkezés a szovjet övezetbeli vasutas megbízottakkal nemzetközi értekezleteken és más megbeszéléseken" címen. Ebben a rendeletben felhívja a nyugatnémetországi vasutasokat, hogy a keletnémet vasutasokkal csak elkerülhetetlenül szükséges esetekben lépjenek érintkezésbe, s ha erre mégis sor kerül, tartózkodó magatartást tanusítsanak. Kívánatos — mondja a rendelet — hogy minden megbeszélésen legalább két nyugatnémet vasutas legyen jelen. Négyszemközti megbeszélések tilosak. Ha az érintkezésnél ismerősökre akadnak, ezeket lehet ugyan üdvözölni, de csak tartózkodó modorral. Kötelesek minden politikai természetű értesítést közölni az igazgatósággal, ugyanakkor az ilyen megbeszéléseket kerülni kell. Tilos a keletnémet sajtó képviselőivel való bármilyen tárgyalás.

SZOVJETUNIÓ

Szovjet vasutasok a mezőgazdaság fejlesztéséért

A „Gudok" augusztus 28-i száma „A vasutasok kötelessége: minden módon meggyorsítani a kombájnok, gépkocsik, az üzemanyag szállítását" — címen nagy cikkekben számol be arról, hogyan szélesedik a begyüjtési front az új termőterületeken.

Elmondja a lap, hogy éles különbségek vannak egyes vonalak munkája között. A turkesztán—szibériai vonalon példamutatóan halad a gépek szállítása. Aljába mozdonyvezető, a menetirányitók támogatásával, felemelt sebességgel vezette irányvonatát. A kombájnszállítmány az előírt időnél 30 perccel korábban futott be rendeltetési állomására. Itt már várták a szerelvényt a kocsirendezők, a tolató-mozdonyvezetők, akik elősegítették a kombájnok gyorsított kirakását. Egy-egy hatalmas vagon kiürítésére átlagosan 18 perc jutott. Bírálja a lap a zascsitai körzetet, ahol a kombájnok az előírtnál hosszabb ideig várnak kirakásra. Végül a cikk beszámol arról is, hogy a mezőgazdasági gépeikkel utazó kombájnvezetőket meleg étellel várják az állomásokon.

A KÖLCSÖNJEGYZÉS JÓ BEFEKTETÉS

Egyszerű, halkszavú asszony *Kolráncz Mihályné*. Az ember úgy első látásra a DISZ-tagok közé sorolná — pedig kilencéves legényfia koptatja már az iskola padját. A fiáról beszélgetve került szó a békekölcsönjegyzésről. Ez a két téma valahogy úgy összekapcsolódik. Hisz abból a pénzből, melyet az államnak kölcsönzünk, a gyerek, a család jólétének emelésére fordítjuk a legtöbbet.

Kolránczék Kispesten laknak, az asszony onnan jár dolgozni Rákosrendező állomásra. S Kispesten, mint szerte az országban, számos szociális beruházás épült az utóbbi években. Javarészük a békekölcsön forintjaiból. Egy emelettel bővitették a rózsatéri iskolát, több tanterem van az Ady Endre-utcában. Újjáépült a pannoniautcai iskola is. Könnyebb az asszonyok bevásárlása is Kispesten. Két műszakban dolgozik a Bajcsy-Zsilinszky- és a Petőfi-téri Kőzért, és számos új üzlet is nyilt. A piacot bővitették, korszerűsitették. Szó van arról is, hogy a jövő évben korszerű vásárcsarnok épül. Az utóbbi években, megnövekedett a bölcsődék száma, épült egy korszerű, négyemeletes körzeti rendelő, és több kisebb rendelőintézet. Egyszóval jó helyre került a békekölcsönjegyzés valamennyi forintja.

— Számunkra már szinte természetes, hogy évenként újabb és újabb kölcsönt jegyzek — mondja *Kolránczné*. S ezt minden évben könnyebben teszem, hisz minden esztendőben javult családunk anyagi helyzete. Ezt legjobban mi asszonyok tudjuk. Mert a jegyzés összegét nemcsak sorsolásnál kapja vissza az ember. Tavaly óta olcsóbban veszem a zöldség- és főzelékfélét, de a húst és a zsirt is. Az is sokat könnyitett helyzetünkön, hogy a legutóbbi bérrendezés során emelkedett a fizetésem.

Persze az sem megvetendő, amit mindezek mellett még nyerhetünk is a kötvénnyel. Az Ötéves Tervkölcsön négy kötvényével, legutóbb ezer forintot nyertem, s igy az annakidején jegyzett összeget már visszatérítette államunk. Ezer forint szép összeg, több, mint egy havi fizetésem. De tudom jól, hogy vannak nálam szerencsésebbek is, akik ennél még jóval nagyobb összegeket nyertek. De a szerencse forgandó. Legközelebb talán a mi családunk ajtaján kopogtat még nagyobb nyereménnyel „Fortuna, a szerencse istennője..." — jegyzi meg tréfásan.

Sok mindenre szó került a jegyzésről beszélgetve. A legtöbb szó a kormányprogrammról esett. Az idén jegyzett összegek elsősorban a kormányprogram megvalósitását segítik. Ez annyit jelent, hogy gyorsabb ütemben nő majd a mezőgazdaság terméshozama. Ilyen célra igazán érdemes kölcsönadni a forintokat, hisz a mezőgazdaság fejlődése több és olcsóbb élelmiszerhez juttatja az ipari dolgozókat. *„A haza javára — a magad hasznára"* — hangzik a kölcsönjegyzési jelszó. Ennél tömörebben talán ki sem lehet fejezni a kölcsönjegyzés lényegét. Segítjük az országot, anyagilag is hozzájárulunk a szocializmus építéséhez, ezzel saját jólétünk emeléséhez, s ugyanakkor még megnyílik előttünk annak lehetősége is, hogy a kötvényünkkel megnyerjük a számos nyeremény egyikét. *A békekölcsönjegyzés jó befektetés: visszatérül a pénz, mégpedig minden esetben kamatozva, jólétünk állandó emelkedésével.*

Kölcsönadott forintjaink jól kamatoznak



A pártkongresszus határozatai, kormányunk programmja azt a célt tüzték ki a többi között, hogy a mezőgazdasági termelés megjavításával, az élelmiszer- és könnyűipar erőteljes fejlesztésével segítsük a dolgozó népet, közte vasutasainkat is



az eddiginél gyorsabb felemelkedéshez. Emellett egy percre sem feledkezünk meg szocialista gazdálkodásunk bázisáról, a nehéziparról. Egyre több és több korszerű berendezés, gép, jármű segíti vasutasaink munkáját. A vasúti munka megkönnyítése, megbecsülése látszik ebben is. És amikor látjuk, hogy a békekölcsönjegyzés nemcsak a nevében viseli a béke jelzőt, amikor tapasztaljuk, hogy a kölcsön összegét valóban békeművekre, a dolgozó nép felvirágoztatására fordítja népi államunk — a vasutas dolgozók még nagyobb lelkesedéssel adják forintjaikat az államnak. Látják, hogy a kölcsön minden fillére a béke erősítésének eszközévé válik hazánkban.



KÉSZÜLJÜNK FEL A TÉLRE!

– Fokozottabban karbantartják a távközlő- és biztosítóberendezéseket –

Az elmult tél nehézségeiből a távközlő- és biztosítóberendezési szakosztály azt a tapasztalatot szűrte le, hogy *fokozott gondot kell fordítani a berendezések karbantartására.* Mult télen a központi állitású váltókkal különösen sok baj volt. A hó, az eső, a fagy többször megbénította a berendezést. Az ellenőrzések megmutatták, hogy ha a váltókat a nagy hidegben, hóesésben, fagyban, gyakrabban és alaposabban tisztogatják, olajozzák, a zavarok elkerülhetők. Ezért az idén a váltókezelő személyzet oktatására nagy gondot fordítanak. *Kemény hidegben a központi állitású váltókat 24 órúnkint háromszor, vagy még többször kenni kell.* Sőt, ha az idő úgy kivánja, a személyzetnek állandóan kint kell tartózkodnia a váltóknál. A mult télen sok zavart okozott, hogy *a vonóvezetékek befagytak,* az állomásokban, útátjáróknál a vezetékek csatornáiban megfagyott a hó, az esővíz s a jég megbénította a vezetékek működését. Most gondoskodtak arról, hogy a vonóvezetékek szabályozása még a tél beállta előtt megtörténjék. A dolgozók vállalták, hogy *a csatornákat november 30-ig az egész országban rendbehozzák, elkészitik a vizlevezetőket.*

A szigetelt sinek karbantartására — ami a pályafenntartás hatáskörébe tartozik — a biztosítóberendezési, a pályafenntartási és a forgalmi szolgálat dolgozóiból *komplexbrigádot alakitottak,* hogy a nedvesség okozta szigetelési hibákat közös erővel, rövid idő alatt megszüntethessék.

A távközlő szolgálat a tél beállta előtt 500 kilométer hosszú, avult légvezetéket cserél ki, hogy csökkentse a szakadások számát. A vezetékszakadások javitását az idén a postával együtt alakított javító komplexbrigádok végzik. A távközlő szolgálat létrehozta a vonalfelügyeleteket is, amelyeknek az idei télen az lesz a feladatuk, hogy szakadás esetén azonnal körülhatárolják a hiba helyét és kijavítsák a hibát. A szakaszkezelő mestereknél zord időben bevezetik az állandó készenléti szolgálatot.

Színnel, szívvel és kedvességgel...

Barna, csillogószemű fiatalasszony ül velünk szemben, a nagy, komoly íróasztal mögött: *Szabados Ferencné,* a 3. szakosztály munkavédelmi csoportjának az előadója. Inkább vélnéd gimnazista kislánynak — különösen, ha tekinteted az íróasztal sarkán tornyosuló tankönyvekre téved — s azok a fiatalok is, akik benyitnak a szobába, kedves közvetlenséggel Marikának szólítják. És elég gyakran nyílik az ajtó, mert Marika — illetve, bocsánat, egy hónap óta *Szabadosné* elvtársnő — a DISZ osztályfelelőse és a fiatalok bizalommal fordulnak hozzá kérdésekkel, ügyes-bajos dolgaikkal.

Most a főosztály fiataljai is arra készülnek, hogy minél ünnepibbé tegyék a békekölcsönjegyzés napját. Mert nem számitanak napokra, hiszen a tavalyi kölcsönjegyzéskor is már az első napon délben jelenthették: mindenki jegyzett.

— *A tavalyi kölcsönjegyzésnél lelkesen, nagy kedvvel működtek közre a fiatalok* — mondja a fiatalasszony a nagy íróasztal mögött. — *Az idén is példát akarunk mutatni, hiszen... de nem is kell elmondanom ismét, hogy miért nekünk, fiataloknak ilyen kedves elsősorban a béke, amely a mi életünk, a mi jövőnk. Sokkal szebben, sokkal többször elmondta ezt már az élet, az épülő ország minden tája...*

És Szabados Ferencné, Németh Marika életét is annyi színnel festették az évek, amennyi talán a festők palettáján sincs. A villamosvezető kislányának gyermekévei elmerültek a sivár szürkeségbe, a gimnáziumi évekbe is csak itt-ott vegyült egy-egy világosabb színfolt: dícséret a jó tanulásért. A felszabadulás utáni első iskolaév, amikor a harmadikos kis gimnazista lány Kőbányáról gyalog járt a Práter-utcai iskolába: fehérszínű, havas hajnalok, szürkésfehér alkonyatok. De egyszerre kékkel, arannyal, zölddel kibontakozott a tavasz. Karjába vette az új élet.

— 1950-ben jeles eredménnyel érettségiztem, de nem hagytam abba a tanulást — mondja. — 1951-ben kerültem a főosztályra s azóta letettem az ügyviteli vizsgát, az általános szakigazgatási vizsgát, most — mutat a komoly külsejű könyvekre az íróasztalán — statisztikai tanfolyamot hallgatok. Kedvvel tanulok, mert érzem munkám megbecsülését. Többször részesültem pénzjutalomban, legutóbb az idei vasutasnapon is, most pedig magasabb besorolásba kerültem. Azt hiszem, bőven elmondtam, miért veszek részt minden évben még több nekibuzdulással a békekölcsönjegyzésben.

Marika és a főosztálybeli DISZ-fiatalok virágokkal díszítik a munkahelyeket szeptember 23-ára, a sercegő tollak alatt köszöntő-rigmusok születnek, amelyekkel majd a jegyzésben élenjáró dolgozókat keresik fel. Színnel, szívvel és kedvességgel szövik át a jegyzés órait a fiatalok.

A Népköztársaság Elnöki Tanácsának törvényerejű rendelete a nyugdíjak rendezéséről

Pártunk III. kongresszusának határozata kiemeli, hogy szerető gondoskodás kisérje végig munkás életük folyamán az állampolgárokat, e gondoskodás egy percre sem szünjon meg a munkálkodást követő pihenés éveiben sem. Népköztársaságunk elnöki tanácsa legújabb törvényerejű rendelete a nyugdíjak rendezéséről is a kongresszusi határozatok megvalósítását, a kormányprogramm célkitűzéseinek végrehajtását célozza. Az új nyugdíjtörvény — amelynek fontosabb rendelkezéseit kivonatosan közöljük — nemcsak a nyugdíjasok, hanem egész dolgozó népünk életére kihat.

Fontosabb rendelkezések:

1. Az új rendelet életbelépését — október elsejét — követően nyugdíjazásra kerülő dolgozók alapnyugdíjként fizetésük 50 százalékát kapják. Ezen felül az 1945 után munkában töltött évekre évi 1 százalék nyugdíjkiegészítés jár.

2. A nyugdíjjogosultság megszerzéséhez továbbra is 10 év szolgálati idő szükséges. Az ilymódon megállapításra kerülő nyugdíj legkisebb összege általában havi 500 forint. Kivételt képeznek a havi 660 forintnál kisebb keresetű dolgozók, akiknek legalacsonyabb nyugdíjai fizetésük 75 százalékában állapitották meg.

3. A nyugdíj a nőket 55, a férfiakat 60 éves koruktól illeti meg.

4. A fentiek szerint megállapított nyugdíj azokat illeti, akik nyugdíjazásuk után nem dolgoznak. Ha ismét munkába állnak, a nyugdíj munkaviszonyuk idejére ideiglenesen szünetel. Kivételt képeznek az egészségre ártalmas munkakörben dolgozók (bányászok, kohászok, üvegfúvók stb.) továbbá a rokkantsági nyugdíjban részesülők: ezek a felemelt összegű nyugdíj 50 százalékát, a baleset következtében megrokkantak pedig 75 százalékát akkor is megkapják, ha munkába állnak. Az özvegyi nyugdíj ilyen esetben is teljes összegben jár.

5. Nagymértékben emelkednek a rokkantak nyugdíja, különösen az üzemi balesetet szenvedetteknél, vagy azoknál akik foglalkozási betegség következtében rokkantak meg. Ezeknél az alapnyugdíj fizetésük 80 százalékáig emelkedhet amelyhez az 1945 óta eltelt évek után még évi 1 százalékos nyugdíjkiegészítést is kapnak.

6. Azok részére, akiknek a nyugdíját már korábban megállapították, nyugdíjukat változatlan összegben megkapják akkor is, ha tovább dolgoznak. Ha azonban a munkából kiválnak, vagy már ma sem dolgoznak, nyugdíjpótlékot kapnak. Akik 1954 július elsején vagy később váltak ki a munkából, 30 százalékos pótlékot kapnak október elsejétől, illetve munkaviszonyuk későbbi megszüntetésének időpontjától kezdve. A pótlékkal növelt nyugdíj ez esetben sem lehet kevesebb havi 300 forintnál. A nyugdíj nem haladhatja meg keresetük 75 százalékát.

7. A már nyugdíjban lévők közül azok, akiknek munkaviszonya 1954 július elsejét megelőzően szünt meg, 1954 november elsejétől kezve 25 százalék nyugdíjpótlékban részesülnek.

8. A nyugdíjas özvegyek és árvák nyugdíját 25 százalékkal emelik.

Felhívjuk olvasóink figyelmét, hogy a nyugdíjrendelettel kapcsolatos kérdésekben a szerkesztőséghez intézett levélre lapunk *„Kérdezz — felelünk rá"* rovatában válaszolunk.

Amikor még „leszámitoltak", „konvertáltak" és „lombardíroztak"

Az Ötéves Tervkölcsön nemregiben lezajlott sorsolásán 0350. számú kötvényemet — sajnos csak névértékben — kisorsolták. Ez volt az utolsó még birtokomban lévő kötvény, mert a többit már az előző sorsolásokon kihúzták, sőt két alkalommal névértéken felül, nyereménnyel. A Magyar Népköztársaság tehát a kölcsönvett összeget, annak lejárta előtt hiánytalanul visszafizette!

Mint az idősebb korosztályhoz tartozó dolgozónak, saját keserves tapasztalataim alapján önkéntelenül is eszembe jut, hogy jegyeztettek velünk a régi világban is — de távolról sem önkéntes alapon. Az 1914—1918. évi világháború során hadikölcsönt nyolcszor. Azután a Horthy-világban az úgynevezett „erdélyi" kölcsönt, stb. kényszeritették ránk. De ezekből a kölcsönökből soha senki egyetlen fillért viszont nem látott, holott a nagy szavakkal beharangozott kibocsátások alkalmával fút-fát igértek. Vidéken a szolgabirák segitségével, városokban a közigazgatás igénybevételével kikényszeritették a ládafiából a dolgozó nép keservesen megtakaritott pénzecskéjét. Nagyon természetes, hogy a feudális-tőkés osztályok arányalag nagyon kis összegeket jegyeztek, de különböző csűr-csavaros bankmanipulációk útján azonnal leszámitoltak, konvertáltak, lombardiroztak — vagyis a gyakorlatban nem fizettek be semmit, hanem némi jelentéktelen kamatveszteség árán nagy garral és milliós számokkal dobálózva, egyszerűen a nagybankok útján intézték el „hazafias" kötelességüket. A bankösszeköttetéssekkel nem rendelkező és a pénzügyi csalafintaságokban járatlan kisemberek pedig menthetetlenül elveszitették a hazafias szólamokkal kikényszeritett pénzüket.

Az összehasonlitáshoz nincs szükség bővebb magyarázatra!

BREITNER ELEK
MÁV Épületszerelő és Előgyártó ÜV

Az egyszerű emberek kezdeményezéseinek hatalmas ereje

Élénkké, lüktetővé vált a vasúti forgalom. A peköszöntő ősz az idén is meghozta a hagyományos, évenként ismétlődő, de mind nagyobb követelményeket támasztó feladatokat. Az őszi forgalom a vasút nagy erőpróbája, amikor valamennyi szolgálati ág dolgozóinak teljes tudása, lelkesedése és szakértelme biztosithatja csak a munkák elvégzését.

Fejlődő életünk növekvő feladatok megoldását követeli. De gép- és kocsiparkunk gyarapodása, vasúti pályáink állapotának javulása elmarad, lassúbb ütemű, mint az őszi forgalom alatti, ugrásszerű szállitási követelmény. Mégis, mi az az erő, amely évről évre legyőzi a nehézségeket, megbirkózik a legnehezebbe szállitási feladatokkal is? Az ember, a pártnevelte vasutas. Ha tornyosulnak a feladatok — akkor új erőre kap, még magasabbra szökik a vasutas akarat, a győzniakarás. És az akarat tetteket vált ki. Tettet a mozdonyvezetőből — aki a túlsúlyos vonatok továbbitását vállalja, tettet a forgalmistából — aki zöld utat biztosit, tettet a pályamunkásból — aki erejét megfeszitve csökkenti a „lassú-jeleket", tettet valamennyi vasutasból, akik erejüket, sokéves tapasztalataikat állitják sorompóba a győzelemért.

Az észszerűsitők, újitók — ezek az újtipusú emberek — kiapadhatatlan forrásai az új meg új megoldásoknak, melyek előreviszik a vasút ügyét, gyorsabbá, olcsóbbá teszik a vasúti szállitást és ezzel saját szebb életük, boldogulásuk útját is.

Az újitók nem valami „különös" emberek, nincsenek sajátos tulajdonságaik. De van bennük valami, ami közös: a hazaszeretet, az új iránti vonzódás — ami a régitől való elrugaszkodásra biztat, a mélységes felelősségtudat, ami arra serkent: segitsem a növekvő feladatok megoldását, a magam tudásával adjak egy-egy „talpfát" a szocialista vasút pályájának épitéséhez, melyen az én életem is a felemelkedés felé roboghat.

Ez adta a ceruzát azoknak a kezébe, akik 88.913 újitási javaslatot adtak néhány év alatt a vasút számára, melyekből az elfogadott 25.175 javaslat 186,747.000 forint megtakaritást eredményezett népgazdaságunknak és közülük nem egy szinte felbecsülhetetlen segitséget nyujtott a forgalmi feladatok megoldásához.

Egyszerű emberek az újitók. Aljon itt a neve Nagy V. József, ferencvárosi tolatásvezetőnek, akinek az italó-csonkavágány meghosszabbitására tett és megvalósitott javaslata megyorsitotta az export és belföldi élő rakományok szétrendezését és lehetővé vált az élőszállitmányok gyors itatása. Egyszerű újitás, mégis milyen nagyjelentőségű a szállitmányok gyors továbbitása, az előállatok épségben való szállitása szempontjából.

Természetesen a nagyobb szakudás, szélesebb látókör megkönnyiti a nagyobb jelentőségű újitások kidolgozását. Dévai-Dimák Géza mérnök a kazincbarcikai vonal átépitésénél tett tervmódositási javaslatával meggyorsitotta és olcsóbbá tette a munka elvégzését. Vannak nagyobb és kisebb újitások. De annyi bizonyos, hogy mind a kisebb, mind a nagyobb újitások egyformán fontos „téglái" az önköltség csökkentésének, a gazdaságos szállitásnak, a jólét fokozásának. S az újító, amikor segitt az egész vasút munkáját, a saját életét is könnyebbé teszi. A vasút az újitómozgalom kezdete óta 6,618.000 forinttal jutalmazta az ésszerűsitők és újitók fáradozását.

Az őszi forgalom feladatai most friss ötletekre, újabb újitásokra serkentik vasutasainkat. De hogy teljességében kibontakozhasson e nagy hasznot jelentő mozgalom, ahhoz nemcsak újitók kellenek, hanem olyan vezetők is, akik minden tudásukkal támogatják, segitik az újitókat. Türhetetlen, hogy hasznos újitások hosszú hónapokig, nem egyszer évekig porosodnak fiókok mélyén, kóválygognak a bürokrácia útvesztőiben egyesek felelőtlensége, nemtörődömsége miatt! Sok tizezer forint pocsékolódik — miközben nyugodtan ülnek a helyükön olyanok, akik „eltemették" azokat az újitásokat, amelyek véget vetnének a felesleges kiadásoknak. Nagy feladatokat kell ezekben a hetekben megoldanunk, ideje, hogy az őszi forgalom lendülete új levegőt árasszon azokban az irodákban is, ahol „elfekszenek" az újitások, becsületes emberek fáradságos munkájának eredményei.

Pártszervezeteink és üzemi bizottságaink nem hagyhatják, hogy nagy sikereket, jelentős eredményeket elért újitómozgalmunkat bürokrata „gátak" akadályozzák továbbfejlődésében. Pártszervezeteinknek nagyobb figyelmet kell fordítaniok újító mozgalmunkra, tevékeny harcot kell folytatniok azok ellen, akik hanyagságból, vagy éppen ellenséget segitő szándékból fékezik az újító mozgalmat. A pártszervezetek, a kommunisták legyenek azok, akik az első sorokban harcolnak a dolgozók kezdeményezései, észszerűsitései, javaslatai megvalósitásáért, amelyek fontos eszközei az önköltség csökkentésének, a gazdaságos szállitásnak, az őszi forgalom feladatai megoldásának, s ezzel népünk életszinvonala állandó emelésének.

Kölcsönadott forintjaink jól kamatoznak









A felszabadulás óta nem először ajánljuk fel segitségünket a dolgozó nép államának. Kormányunk az elmult év során a korábbiaknál sokkal több szociális és kulturális beruházást hajtott végre. Pártunk és kormányunk állandóan szem előtt tartja népünk életszinvonala emelésének kérdését és amikor az egész nép támogatását kéri az új békekölcsönjegyzés során, megint abból a célból teszi, hogy még több szociális és kulturális létesitménnyel, számos új lakással, kultúrotthonnal, bölcsődével, sportlétesitménnyel tegye szebbé életünket. A kölcsönjegyzés is segitett vidámabbá tenni például vasutas ipari tanulóink életét, felépiteni a Lokomotiv SK új sportuszodáját, egész sor napközlotthonban teremtett a vasutas apróságok részére második otthont, szerte a hazában sok sikerrel büszkélkedő kultúregyüttest. Hosszan lehetne sorolni a tényeket: hogyan válik a vasutas dolgozók minden forintja gyümölcsözővé a haza javára, minden vasutas dolgozó hasznára.

A gyorsabb, biztonságosabb szállításért

A mult évben nyilvánosságra hozott kormányprogramm megvalósítása kedvezően segíti a közlekedés fejlődését is. Vasúthálózatunk teljesítőképességének fokozása, az elavult berendezések korszerűsítése, a vasút műszaki fejlesztése az utóbbi években jelentős eredményeket mutat.

A legkorszerűbb rendezőpályaudvar

Több új irányvágány építésével tovább növekedett — ahogyan nevezni szokták: az ország közlekedésének „szíve" — a ferencvárosi rendezőpályaudvar teljesítőképessége.

Elkészült a Rétszilas—Sztálinváros közötti új vasútvonal, amely egyrészt lehetővé teszi, hogy a komlói szén rövidebb úton jusson el első szocialista városunkba, másrészt több mezőgazdasági jellegű községet kapcsolt be a vasúti hálózatba.

Új távközlő és biztosítóberendezések

Nagy lépésekkel halad előre a távközlő- és biztosítóberendezések fejlesztése, korszerűsítése. Bicske—Tatabánya felső, valamint Pestlőrinc—Cegléd bercel—Cserő között — összesen 66 kilométer hosszúságban önműködő térközbiztosítóberendezést szereltek fel. Ezek segítségével az említett vonalak átbocsátóképessége többszörösére növekedett s jelentősen fokozódott a forgalom biztonsága. Fél automata térközbiztosítóberendezést építettek Rákos—Újszász, Vác—Szob és Pusztaszabolcs—Nagylók viszonylatban 127 kilométer hosszúságban. Váltó- és vágányfoglaltságot jelző biztosítóberendezést kapott Torbágy állomás. Ezenkívül 24 állomáson szereltek fel egyéb biztosítóberendezést.

Tavaly ősszel Szolnokon is felszerelték a mozdonyrádió-távbeszélő berendezést, ami a szerelvények gyorsabb összeállítását segíti.

Záhony, Kiskunhalas és Salgótarján állomások rádiótávíró adó-vevőberendezést kaptak. Huszonkét állomáson helyeztek üzembe automata telefon-alközpontot. Több helyen úgynevezett vivő frekvenciás távbeszélő berendezést létesítettek, ami módot nyujt arra, hogy a távbeszélő vonalakat egyidőben többszörösen is kihasználják. A közönségszolgálat javítására 11 állomás hangosbemondót kapott. Korszerű menetirányító távbeszélő berendezést építettek Zalaegerszeg—Ukk, Pusztaszabolcs—Sztálinváros—Paks, Szombathely—Nagykanizsa, Tapolca—Balatonszentgyörgy, Győr—Alsóörs, Budapest—Szob, Aszód—Balassagyarmat—Vác és Füzesabony—Eger—Putnok vonalakon, mintegy 630 kilométer hosszúságban. Ezzel a vonalak átbocsátóképességét átlag 25—30 százalékkal növelték. Ma már vasúthálózatunk összes fővonalain, sőt a jelentősebb mellékvonalakon is korszerű menetirányítóberendezés segíti a munkát. Egy év alatt 74 mellékvonali állomáson építettek védőjelző berendezést. Még az idén a többi mellékvonali állomást is ellátják védőjelzőkkel.

A jobb szállításért

A teherforgalom gyorsítását segítik az 1200 kilométer hosszúságban épült új áruirányító távbeszélővonalak. Közel 1300 szállítótartály alkalmazásával nagy mértékben csökken a sérülési és elveszési lehetőség, könnyebbé vált a háztól házig szállítás. A szállítótartályok közel 20 millió forint értékű csomagolóanyag megtakarítását jelentik egy év alatt.

A fenti és sok más új vagy korszerűsített létesítményekkel teremtett jobb munkakörülmények segítik a gyorsabb, biztonságosabb munkát. Mindezek és a kormányprogramm másirányú kihatásai még fegyelmezettebb szolgálattételre, nagyobb felelősségre serkenti dolgozóinkat, akik látják, hogy a fejlődés, a nagyszerű programm végrehajtása további áldozatvállalást is feltételez.



Még számos helyen lassítja a forgalom lebonyolítását, drágítja a vasúti szállítást, a géprevárás. De már egyre több azoknak a száma, akik eredményesen harcolnak a munka folyamatosságáért, az önköltség csökkentéséért. Közéjük tartozik Ugiyal József gépkisérő, Szombathely állomás dolgozója is, aki a maga területén eredményesen küzd a géprevárások megszüntetéséért. Göztartási tervét 118 százalékra teljesítette.
(Kovács Géza felv.)

HIREK

Ez is MHK

A személyszállító vonatok szerelvényeinek összeállításánál hiányosságok vannak. A párnás és diákkocsikat egyszer a vonatok elején, máskor a végén és sok esetben a közepén helyezik el a vonatindító állomások. Az utazóközönség még matematikai műveletekkel sem képes kiszámítani azt, hogy a pályaudvar melyik részén helyezkedjék el, hogy egy perc tartózkodás alatt MHK-futam nélkül elérje a jegyének megfelelő kocsiszakaszt. Nem lehetne ezt a fölösleges MHK-t tervszerű szerelvény összeállítással megszüntetni?

Bajok vannak a kocsik belső tisztaságával is. Az utazók nem vigyáznak eléggé, de sajnos, sok esetben maguk a vasutasok járnak elől rossz példával. Előfordul, hogy mozdonyvezetők és fűtők olajosan végighevernek a párnáskocsik plüss ülésein. Nem tudom, ezek az elvtársak otthonukban is ugyanilyen módon hevernek le fekvőhelyükre, vagy ülnek le párnás székjeikre. Mi nagyon jól tudjuk, hogy nem a ruha teszi az embert. Nem is a ruha ellen van kifogásunk, hanem a ruha viselői ellen, akiknek lehetne annyi józan belátásuk, hogy olajos, piszkos ruhajukkal ne szennyezzék be a párnás kocsik egyébként is nehezen tisztítható szakaszait. Mit várhat a MÁV az utazóközönségtől, ha maguk a vasutas dolgozók között is akadnak olyanok, akik lábbal tapossák a legelemibb szabályokat, olyanokat, amelyeket nem a törvényes súlyuk miatt kellene betartani, hanem azok helyességét, józan emberi belátásukkal is meg kellene érezni.

Szabó Dezső
Komárom.

★

— UJABB SZAKASSZAL bővült a vasúti önműködő térközbiztosító berendezési hálózat *Kőbánya—Kispest* és *Kőbánya* teherpályaudvar között. Ezen a szakaszon négyféle jelzést adó, legújabb típusú berendezést helyeztek üzembe.

— *ELKÉSZÜLT a miskolci rendezőpályaudvar bővítése során a guritódombhoz tartozó második kihúzóvágány. Ezzel jelentősen növekszik a guritódomb teljesítőképessége.*

— ÖNMŰKÖDŐ TÉRKÖZBIZTOSITÓ berendezést építenek a *rákos-gödöllői* szakaszon. *Rákos* és *Pécel* között még az ősz folyamán, *Pécel* és *Gödöllő* között előreláthatólag ez év végéig készülnek el a szerelési munkálatokkal.

— A RÁKOSRENDEZŐI fiatalok versenykihívásához — melyet két hét előtti számunkban ismertettünk — már csatlakoztak *Debrecen* és *Pusztaszabolcs* állomás fiataljai. A debreceniek vállalták a kocsitartózkodási egységidő 106, a terhelési terv 104 és a fajlagos kocsimozgatási terv 106 százalékos teljesítését.

— *RENDET TEREMTETT a tagnyilvántartások terén az Északi Járműjavító DISZ-szervezete. Feltérképezték az üzemet, pontosan megállapitották az egyes munkahelyeken dolgozó fiatalok számát és ennek segítségével megjavitották az agitációt. A DISZ-szervezetben az agitáció eredményeképp a tagdijfizetés 100 százalékos lett.*

SPORT

Milliókat áldozunk a vasutas sport fejlesztésére

Szocializmust építő országunkban nagyszerű eredményeket szül felszabadult népünk ereje, tehetsége, a sportban is. A helsinki tizenhat ollmpiai bajnokság, öttusázóink messze tengerentúlon elért világbajnoksága, kosárlabdázóink nagysikerű moszkvai szereplése, vivóink, atlétáink, labdarúgóink és legutóbb úszóink világraszóló sikerei mind-mind népünk szabadságának, tettrekészségének ékes bizonyítékai.

A dicsőséges nevek sorában ott vannak vasutas sportolóink is. Ki ne gondolna büszkén Székely Éva, Csermák József, Gyenge Valéria, Sehők Agota és a többi sportolónk szép sikereire.

A vasutasság jó helyre befektetett pénzét vasutas sportolóink is igen kézzelfoghatóan érzik. A Szőnyi-úton egykor portengerben kergették a labdát a vasutas sportolók. A magárahagyott egyesületnek nem volt ereje sportolóinak jobb lehetőségeket teremteni. Az állam pedig nem törődött a munkás sportoló egészségével. Ma minden igényt kielégítő, gyönyörű sportstadion hirdeti a dolgozó nép hatalmas erejét. Uj, füves labdarúgópályát kaptak a Lokomotiv sportolók. Otvenméteres nyitott úszodában készülnek legjobbjaink a nagy hazai és nemzetközi összecsapásokra. Otthont kaptak a többi szakosztályok is.

De nemcsak a fővárosi vasutas sportolók helyzete emelkedett ugrásszerűen. Számos vidéki város és falu vasutas sportolój is élvezik a kölcsönbe fektetett forintok nagyszerű kamatját. Pécsett több mint négymillió forintos befektetéssel, 20.000 nézö befogadására alkalmas stadiont kaptak a vasutasok. Békéscsabán közel félmillió forinttal újjáépítették az előregedett sportpályát. Szombathelyen az NB I-es labdarúgócsapat az ország egyik legszebb gyepesítalajú pályáján igyekszik sikerre vinni a vasutas színeket. Győrött, az új fűvesítés mellett, beépítésre várnak a betonlelátó előregyártott elemei. Szolnokon rendbehozták az uszoda medencéjét. Debrecenben kitűnő edzőpályát kapott a vasutas együttes. Sopronban éppen a hetekben kapta vissza régi otthonát a csapat. A közelgő szorgos kezek hozzáfognak az elhanyagolt sporttelep korszerűsítéséhez. Tapolcán hosszú évtizedeken keresztül bekeritetlen volt a vasutas sporttelep. Ebben az évben új kerítés óvja, védi már a sportolók otthonát.

Hosszasan sorolhatnánk még azokat a kisebb-nagyobb alkotásokat, amelyek felépité éhez a vasutas dolgozók is hozzájárultak kölcsönadott forintjaikkal.

A magyar sportolók és köztük a vasutasok is boldogan vesznek részt az újabb békekölcsönjegyzésben, mely hazafias kiállás és népszavazás a béke és az épülő szocializmus mellett.

KI A FELELŐS?

Lapunk folyó év február 6-i számában közöltük Mór állomás dolgozóinak panaszát a vonatkísérők pihenőhelyiségének ügyében. Augusztus 28-i számunkban még mindig arról kellett írni, hogy a panasz panasz maradt, nem történt semmi intézkedés. Azaz valami mégis történt az ügyben. Hivatalos „közegek" jártak kint és rögzítették a hibát (bár véleményünk szerint jobb lett volna megszüntetni). Azután egyik hivatal átírt a másiknak és szeptember 7-én meg is érkezett szerkesztőségünkhöz a budapesti igazgatóság „megnyugtató" válasza, hogy december 31-ig elvégzik a szükséges munkálatokat. Most már van újabb igéret, de még mindig nem tudjuk, hogy személy szerint kit terhel a felelősség azért, hogy a rossz tervezés következtében az 1952-ben elkészült pihenőhelyiség még 1954-ben sem nyujt pihenést a dolgozóknak.

SZAKKÖNYVEKRŐL röviden

A. A. Kazakov: Villamosállomási biztosítóberendezések

A korszerű vasuti biztosítóberendezések növelik a vasut teljesítőképességét, fokozzák a biztonságot, csökkentik az önköltséget és megkímélik a dolgozókat a nehéz fizikai munkától.

Érthető tehát, hogy szocialista vasutunk műszaki fejlesztésének egyik döntő irányvonala a régi, mechanikai (vonóvezetékes) állomási biztosítóberendezések kicserélése korszerű villamosberendezésekre, a sűrű forgalmú vonalakon önműködő térközbiztosítóberendezések létesítése, a rendezőpályaudvarok gurítódombjainak gépesítése, önműködő váltóállító- és vágányfékberendezésekkel való felszerelése stb.

Mindezek a munkák hatalmas anyagi áldozatokat kivánnak, de nem kevesebb az az erőfeszítés sem, amely e berendezések hazai megtervezéséhez, megépítéséhez és üzembiztos fenntartásához szükséges.

Ehhez a nagyjelentőségű munkához felbecsülhetetlen támogatást jelent a Szovjetunió segítsége, amely a vasuti biztosítóberendezésekről szóló szakirodalmon keresztül is megnyilvánul.

A. A. Kazakov magyar nyelven megjelent tan- és szakkönyve egyike a szovjet vasuti szakirodalom legújabb és legkiválóbb műveinek (Közlekedési Kiadó, 1954. 380 oldal, 324 ábra. ára kötve 80.— forint.) A könyv egy 3 kötetből álló sorozat második kötete. Az első kötet a mi berendezéseinktől eltérő szerkezetű mechanikai berendezésekkel foglalkozik, ezért magyar nyelven nem került kiadásra. A harmadik kötet, amely a vonali térközbiztosítóberendezésekről szól, valószinüleg a jövő év folyamán jelenik meg magyar nyelven.

A most kiadott kötet a villamos **állomási biztosítóberendezéseket** tárgyalja (azaz az elektromechanikus, a villamos reteszelésű, a jelfogós, valamint a központi forgalomvezérlő és impulzusvezérlésű jelfogós berendezéseket). A berendezések részletes leirása, a szerkezetek és a kapcsolási megoldások mellett foglalkozik e berendezések összes tartozékaival, mint pl. a villamos váltóhajtóművek a fényjelzésű vágányút- és irányjelző-táblák, stb. Tárgyalja a gurítódombgépesítését, a kábelhálózatok kérdéseit, sőt az állitóközpontok épületeit is. A könyv nemcsak a berendezések tervezésével és építésével, hanem karbantartásával és javításával is megismertet.

VASUTASHUMOR

„Gabi" elmondja...

Mindenekelőtt engedjék meg, hogy ahogyan illik, bemutatkozzam: én vagyok a G. 194.238-as számú teherkocsi. Nem dicsekvésképpen mondom, de úgy vettem észre, szeretnek a vasúton, amit bizonyit az is, hogy a mulkor egy csinos kocsifelirónő Gabinak szólitott. Sőt, a megbecsülés, a szeretet egy másik igen kifejező megnyilvánulásával is találkoztam. Éppen ezt szeretném elmondani. Nem most történt ugyan az eset, de kocsitársaim gyakran emlegetik, hogy velük is sokszor történik hasonló, sajnos, még most, az őszi forgalomban is. Mert az eset amennyire kellemes volt az én számomra, olyan káros a forgalomra, a kocsiforduló időre. Az történt ugyanis, hogy még a tavasszal — gondolom, első „beutaltként" — egy felejthetetlen hetet töltöttem a Balatonnál.

A „beutalójegyem" — amelyet március 8-án Budapest—Kelenföldön ragasztottak az oldalamra — nem a Balatonhoz szólt ugyan, hanem Füle állomásra. Hogy kerültem tehát mégis a Balatonhoz, ahelyett, hogy a széphangzású helységbe, az otiani sertéstenyésztő vállalat számára szállitottam volna takarmányliszlet? Elsősorban olyképpen, hogy úgylátszik, Szabadbattyán állomáson szeretnek legjobban. Itt tették ugyanis lehetővé, hogy Füle helyett a sokkalta hivogatóbb, szivderitőbb balatoni tájakban gyönyörködjem. Tudniillik Szabadbattyán állomáson engem ki kellett volna sorozni abból a vonatból, amellyel idáig utaztam, s egy másik vonattal kellett volna utamat folytatni a fülei sertések felé. De nem soroztak ki, robogtam tovább a magyar tenger felé. Hét álló napig tartott ez a kéjutazás. Kétségtelenül nagyon tetszettek a tavaszra készülődő balatoni tájak, megcsodáltam a Balaton „fővárosát", Siófokot, a kies Lellét, Fonyód integető hegyeit, aztán Balatonszentgyörgyről visszafelé a másik partot, a nemes hagyományokat őrző Keszthelyt, Badacsony komor koporsóhegyét, Füred. Csopak szőlőt dajkáló piros földjét, Almádi zöldbeöltözö dombjait...

Mondom, nagyon hálás vagyok ezért a szép „élményért", bár kissé fárasztó volt, hogy 87 kilométer helyett 305-öt kellett utaznom, s egy, legfeljebb két nap helyett teljes egy hetet kellett gurulnom. És tárgyilagosan azt is meg kell állapitanom: helyes, ha a dolgozók közül minél többen ismerkednek meg a Balaton szépségeivel, de talán egy takarmánylisztlel megrakott kocsi mégsem érdemli meg az ilyen megkülönböztetett „gondoskodást". Gondolom, amennyiben az én utazásom került, amennyivel akaratlanul is emeltem az önköltséget, ez az összeg körülbelül futotta volna egy dolgozó üdültetésének költségeire.

Mindezt pedig azért mondtam el, hogy az őszi forgalomban, az önköltség csökkentéséért, a kocsiforduló leszoritásáért vivott harcban elrettentő példának álljon az én esetem.

Feljegyezte:

Bognár Károly
tehervonati fővizsgáló, Tapolca.

VAN MIÉRT JEGYEZNI!



— A mezőgazdaság felvirágoztatásáért, *— a vasút korszerűsitéséért,* *— a szociális létesitmények megvalósitásáért,* *— lakóházak épitéséért,* *— és nem utolsó sorban a várható nyereményekért!*

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 40. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 OKTÓBER 2.

Munkamódszerátadás



Németh Lajos marós, a szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító többszörös újítója 160—180 százalékos kiváló teljesítménye mellett tapasztalatait is átadja Francz Jenőnek és Parragi Istvánnak. (Kovács Géza felv.)

Minden kiló szén — kincs

Népgazdaságunk legfontosabb nyersanyaga a szén. A vasút az ország egyik legnagyobb szénfogyasztója. Naponta több mint egymillió forintot fizetünk szénre! A kifizetett összeg nagysága mellett az is előtérbe helyezi a széntakarékosság fontosságát, hogy bányászaink hősi harca ellenére kevés a kitermelt szén. Szén nélkül pedig megáll a vasút, megbénul az ország vérkeringése. Ezek a tények parancsolólag követelik: *takarékoskodjunk a szénnel!*

Takarékoskodjunk, hogy biztosíthassuk a forgalom lebonyolítását, hogy pontosabban járhassanak vonataink. Harcoljunk minden kiló szénért, mert minden kiló szén — kincs! Az elmult tél minden szónál ékesebben bizonyította ennek igazságát. A szénhiány súlyos gondot okozott a vasút egész menetében, egyik oka volt a forgalom korlátozásának. Meg kell mondanunk: az idén sem jobb a helyzet, sőt a tavalyinál is sokkal súlyosabb. Nemcsak a szén mennyisége, hanem a minősége is harc kérdése. Az, hogy több és jobb szenünk legyen, nemcsak bányászainktól, hanem tőlünk is függ. Attól, hogy tudunk-e takarékoskodni ezzel az aranynál is értékesebb nyersanyaggal. Legfontosabb feladat: A legkevesebb szén felhasználásával a lehető legtöbb súlyt továbbítani.

A széntakarékosság az átvételnél, a tárolásnál és előkészítésnél kezdődik. Szénátvevőinknek már a szalagon ellenőrizniök kell a meddő kiválogatását. Takarékoskodni elsősorban a jobbminőségű, kisebb meddőtartalmú, magasabb kalóriaértékű szeneknél lehet. Szénkészletünk jelenlegi minősége ellen sok a panasz. Sok benne a meddő és apró szén. Éppen ezért fokozott gondossággal, szabályos prizmákban kell tárolni, mert a gondatlan tárolás rontja a szén minőségét: csökken legértékesebb illóanyaga, tovább porlik, pusztul az amúgyis kevés darabos szén.

A gazdaságos tüzelés egyik feltétele, hogy a szénkeverék lehetőleg ritkán változzék. Így a mozdonyszemélyzet jobban megismeri a keverék sajátosságát, legelőnyösebb tüzelési módját. Ha gyakran változik a keverés aránya, erre nincs lehetőség és sok-sok energia megy veszendőbe.

A helyes nedvesítés is elősegíti a takarékosságot. Különböző szénféleség különböző nedvességet kíván. Az elégtelen locsolás növeli a pernyeveszteséget, túlnedvesítés pedig csökkenti a füstgázok hőmérsékletét. Különösen most kell gondosan ügyelni a helyes nedvesítésre, mert szeneink túlnyomó része apró.

A helyesen előkészített szén eltüzelésénél is számos lehetőség nyílik a széntakarékosságra. A vékony, egyenletesrétegű tüzelés a leggazdaságosabb. Mozdonyszemélyzetünk tudja, hogy a szovjet mozdonyfűtőktől átvett egylapátos tüzelés milyen jelentős szénmegtakarítást eredményez.

A jól karbantartott, kifogástalan műszaki állapotú mozdony és annak helyes kezelése elsődleges feltétele a széntakarékosságnak. A mozdony, a kazán állapota az, amely elsősorban befolyásolja a szén gazdaságos felhasználását. A lángbolt hiánya vagy sérülése tökéletlen elégést, általában 5—7 százalékos tüzelőanyag túlfogyasztást okoz. Igen fontos, hogy légmentesen zárt legyen a mozdony füstszekrénye. Az ajtó tömítetlensége, a tapasztási hiányok és mindaz, aminek következtében a tűztérben égő szén nem kap elegendő levegőt, tökéletlen égést, tehát pazarlást okoz. A túlhevítő elemek és a kamra, valamint a gőzkiömlő fuvása miatt 30 százalékos túlfogyasztás is lehetséges. A füstszekrény-locsoló rendszeres használatával, megőrizhetjük az összegyülő pernye kilogrammonkénti 2000—3000 kalóriás fűtőértékét.

Nagy energiaveszteséget okozhat a gőzkifúvó helytelen beállítása. A kónusz tengelyének legkisebb irányhibája is 8—10 százalékos többletfogyasztást okoz. Nem kevesebb a pazarlás akkor sem, ha nem tisztán a kazán hőátadó felületei. A fűtőfelületen egy milliméteres kazánkőréteg másfél-két százalékos, a tűzoldalon egy milliméteres koromréteg 4—7 százalékos tüzelőanyagpazarlást idéz elő. A csövek kifuvatásának elmulasztása mintegy 10—12 százalékos szénveszteséget jelent. Ismeretes a gondos, alapos kazánmosások jelentősége. Ha ezzel egyidőben rendbetesszük a csepegő, csorgó kimoso nyílásokat, a gőzfelhőt okozó gőzorsókat, stb., újabb 3—5 százalék szenet takaríthatunk meg.

A széngazdálkodás szempontjából igen fontos a gőzszabályozó helyes kezelése és a töltés jó beállítása. Igen elterjedt a kis szabályozó nyitással és a nagy töltéssel való utazás, holott a nagy szabályozó nyitással és kis töltéssel való utazás a helyes és gazdaságos. Ezt a módszert alkalmazzák a szovjet mozdonyvezetők is. Lelkiismeretesség, gondosság, a szabályok és utasítások betartása nemcsak a közlekedés megjavítását, hanem többezer tonna szén megtakarítását is jelenti.

De a széntakarékosság nemcsak a vontatás ügye. Az ácsorgások, felesleges gépmenetek, észszerűtlen tolatások a szén temetői. A gépmenetek csökkentésével, az észszerű tolatással, kevesebb tartalék felhasználásával hatalmas szénmennyiséget lehet megtakarítani. A jelenlegi meddő teljesítmények egyszázalékos csökkentése havi 2000 tonna szénmegtakarítást jelentene. Ha ehhez hozzávesszük a mozdonyokon megtakarítható sokkal nagyobb mennyiséget, a szerkocsik túlszereléséből okozott szénveszteséget, a széntárolóhelyeken sárba tiport, szétszórt, használhatatlanná váló mázsákat, a különböző szolgálati helyek fűtésénél elpazarolt fűtőanyagot, akkor többezer vagonra hatványozódik a havonta megtakarítható szénmennyiség. A vasút az ország egyik legnagyobb szénfogyasztója. Ha mi kihasználjuk széntakarékossági lehetőségeinket, olyan szénmennyiséget nyerhetünk, mint egy kisebb fajta szénbánya egész termelése! Ez pedig nemcsak a vasút szénhelyzetét könnyítené meg, hanem a vasutascsaládok otthonának, a vasutas bölcsődék és napköziotthonok fűtésének tüzelőellátását is. A széntakarékosság óriási segítség népgazdaságunknak. Ne pazaroljuk, ne tékozoljuk hazánk és a magunk kincseit, amikor minden kiló szén megtakarítása jólétünk emelését segíti. 1954 második félévére 100.000 tonna szén megtakarítására tettünk ígéretet. A magyar vasutasok eddigi helytállása kötelez valamennyiünket, hogy ígéretünket becsületesen betartsuk.

Országos közlekedési értekezletet tartottak Budapesten

Szeptember 28—29-én tartotta tanácskozásait a *Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület* rendezésében az *I. országos közlekedési értekezlet*. Az értekezlet két tagozatban tanácskozott: közúti és vasúti tagozatban. A vasúti tagozat ülésén *Csanádi György* elvtárs, vezérigazgató mondott megnyitó beszédet.

— A tudománynak az eddiginél sokkal nagyobb mértékben kell az országépítésben részt vennie, az üzemi feladatokhoz kapcsolódnia — mondotta a többi között. — *A tudomány és a gyakorlat dolgozóinak gyümölcsöző kapcsolatát kell megvalósítani.* A közlekedés műszaki kultúrájának fejlesztése, a már meglévő szállító-apparátus fokozottabb és gazdaságosabb kihasználása, *a közlekedési hálózat — mindenekelőtt a vasút — korszerűsítése a feladatok tömegét tárja fel, amelyeknek megoldásában a Közlekedés és Közlekedésépítéstudományi Egyesületnek* jelentős szerepet kell betöltenie.

A vasúti tagozat ülésezésének első napján *Vasvári Rezső* MÁV műszaki főtanácsos *„A vasúti vontatójárművek energiaellátási problémája, figyelemmel a széntakarékosságra”* címmel, *Vághegyi Károly*, a gépészeti szakosztály vontatási osztályának helyettes vezetője *„A villamos- és Diesel-motoros vontatás fejlődésének lehetősége a MÁV-nál”* címmel tartott előadást.

A tanácskozás második napján *Kereszty Péter* MÁV műszaki tanácsos három előadást tartott, amelyekben a jövőben építendő MÁV teherkocsitipusok kialakításának és szerkezetének szempontjait ismertette.

Az előadásokat számos hozzászólás követte, majd a vasúti tagozat tanácskozásának részvevői határozati javaslatot fogadtak el. A határozat a többi között leszögezi: *A vasúthálózat villamosítását* a legsűrűbb forgalmú vonalakon az eddiginél nagyobb mértékben kell fejleszteni. Megfontolás tárgyává kell tenni egy villamos járműgyár létesítését. A gyáripar és a vasút illetékes szakértői állandóan kísérjék figyelemmel a *Diesel-hidraulikus erőátvitel* külföldi alkalmazását. Tervet kell kidolgozni a gőzmozdonykazán, a tüzelőberendezések és a gépezet olyanirányú fejlesztésére, amely *a gazdaságos szénfelhasználást és a gyengébb minőségű szenek kedvezőbb eltüzelését elősegíti*, illetve lehetővé teszi *a gőzenergia jobb és takarékosabb kihasználását*. A nehézipari minisztérium a MÁV bevonásával folytasson kísérleteket olyan *szénbrikett* előállítására, amely alkalmas gőzmozdonyok fűtésére. A közlekedés- és postaügyi minisztérium vizsgálja meg, hogy a nyitott vasúti kocsikon oldalanként egy vagy több rakodóajtót alkalmazzanak-e. Az újonnan beszerzésre kerülő kocsikat a jelenlegieknél *korszerűbb fékberendezéssel* kell ellátni.

Az I. országos közlekedési értekezlet vasúti tagozatának részvevői csütörtökön tanulmányi bemutatókon vettek részt különböző üzemekben.

Dolgozóink csatlakoznak a MÁVAG felhívásához

A MAVAG Mozdony- és Gépgyár felhívással fordult az ország valamennyi dolgozójához: köszöntsék több és jobb munkával a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulóját, a küszöbön álló tanácsválasztásokat.

A vasúti szolgálati helyek, üzemek dolgozói elsőként csatlakoztak a felhíváshoz. Rákosrendező-csomópont dolgozói már a felhívást követő első nap bejelentették csatlakozásukat. A csomóponthoz tartozó szolgálati helyek. Rákosrendező állomás, a Hámán Kató fűtőház, a terézvárosi pályafenntartási főnökség XIV. és XV. szakaszának dolgozóit egymásután követték Budapest—Keleti-pályaudvar, Miskolc személypályaudvar, Szolnok csomópont dolgozói és sokan mások.

A felhívásra adott válaszukban olyan vállalásokat tettek, amivel jelentős mértékben segítik népgazdaságunkat az önköltségcsökkentés, a takarékosság célkitűzéseiben. Emellett nem feledkeztek meg az őszi forgalmi feladatokról sem. A rákosrendezői csomópont forgalmi és kereskedelmi dolgozói például vállalták, hogy irányvonati tervüket, a szállítható felekkel szorosan együttműködve, a lemaradást felszámolva, 78 százalékról 100 százalékra teljesítik. Fajlagos kocsimozdítási tervüket 104, kocsitartózkodási tervüket 106, a vonatterhelést 104 százalékra teljesítik. Az egy kocsira eső sérülési értéket 0.21 forintról 0.10 forintra szállítják le.

A vontatási dolgozók vállalták, hogy a tervhez viszonyítva 8 százalékos szénmegtakarítást érnek el, a fajlagos összjavítási költséget pedig 5 százalékkal csökkentik. Mozdonyjavítási ötéves tervüket december 15-re százelegytonnakilométer tervüket december 10-re, kocsijavítási tervüket december 21-re befejezik.

A pályafenntartási dolgozók évi tervüket már teljesítették. Vállalták, hogy a hátralevő időben felépítményi és magasépítményi tervüket 103 százalékra túlteljesítik.

Mi okozza a hónapvégi hajrát a Debreceni Járműjavítóban

Koroknai Jenő elvtárssal, a Debreceni Járműjavító ÜV műszaki igazgatójával beszéltünk. Arra vártunk feleletet, hogy *mi az oka a kocsiosztály egyenetlen termelésének, a hónapvégi hajrának?*

— Darabszám kiszabásunk zömében középjavítás, majdnem kétszerese a főjavításnak — kezdi magyarázatát. Ilyen középjavításra váró kocsimennyiséggel a debreceni térség nem tud ellátni bennünket, ezért a miskolci és a budapesti térség középjavításainak egyrészét is hozzánk küldik. De csak akkor, amikor a miskolci műhely és a Landler már megtelt, vagyis *a hónap második felében. Hónap végére tehát rendszerint feltorlódnak nálunk a javításra váró kocsik.* Ez sem lenne azonban baj, de a középjavításra küldött kocsik tekintélyes részéről rendszerint itt derül ki, hogy *nem is középjavításra, hanem főjavításra szorulnak.* Becsülettel elvégezzük minden ránkbízott kocsi javítását, de *mivel egyenetlenül kapjuk a kocsikat, kénytelenek vagyunk mi is egyenetlenül dolgozni.*

— Elismerem azonban, hogy például az anyagnehézségek mellett *vannak nálunk szervezési hibák is*, amelyek hónapvégi hajrához vezetnek. Ismerjük a hibákat és a *cserejavító-raktár feltöltésével, a munkák specializálásával, a szalagszerű javítás fejlesztésével igyekszünk rajta segíteni.*

Ankét az örvénylő menetvágásról az Északi Járműjavítóban

Az Északi Járműjavító ÜV-ben félévvel ezelőtt technológiai osztályt állítottak fel a gyártás tökéletesítésére, új munkamódszerek és technológiai eljárások kidolgozására. Amióta az osztály működik, több olyan módszert vezettek be, amelyek jelentősen növelik a termelést. Így például bevezették a gyorsforgácsolás örvénylő menetvágás néven ismeretes szovjet módszerét. Az új módszert ankéton ismerték a többi járműjavító és a nagyobb fűtőházak művezetői, élenjáró esztergályosai, marósai előtt.

Keserű Pál osztályvezető főmérnök előadásában elmondotta, hogy az általuk bevezetett forgókéses gyorsmarás, amelyet csavarkapocsorsók zsinórmenetének vágására használnak, abban tér el az esztergajellegű gépen végzett menetvágástól, hogy itt nem a megmunkálandó tárgygyal állandóan érintkező, egy álló rögzített alak kés végzi a forgácsolást, hanem a forgófejben elhelyezett több alak-kés, amelyek egyenként rövid ideig vannak érintkezésben az alakítandó menettel. A megmunkálandó darab lassan a kések pedig körülötte nagy vágósebességgel forognak. A kések hullámszerűen szaggatott áramlatot, örvényt képezve, rövid forgácsot választanak le a megmunkálandó tárgyról. A tárgyat nem kell hűteni, mert a kések csak rövid ideig vannak érintkezésben a menettel és így a levegő hűtőhatása elegendő. Hogy a szaggatott forgácsolást el lehessen érni, a késfej forgáskörének átmérőjét mintegy másfélszer nagyobbra kell méretezni, mint a marandó menet átmérője.

Ezt a módszert a kísérletek során a helyi viszonyoknak megfelelően azzal egészítették ki, hogy a keményfémlapkás kések metszőszögének megváltoztatásával „rámarnak” a munkadarabra és az irodalomban ajánlott mínusz négyfokos késbeállítás helyett plusz 12 fokos beállítást alkalmaznak. A régi tele-kések helyett, amelyeknek használatával a forgács nem tudott szabadon távozni és törte a kést, *Babusa József* művezető profil-késeket készített. Ezeknek csak egyik oldala és az éle vesz részt a forgácsolásban, a másik oldalán a forgács szabadon távozhat.

Az örvénylő menetvágásnak az az előnye, hogy gyengeteljesítményű esztergapadon is lehet alkalmazni menetvágásra és ennél a műveletnél a nem teljes értékű gép is százszázalékos teljesítményt nyujt.

Az előadás után az ankét részvevői a műhelyben megtekintették az örvénylő menetvágás gyakorlati alkalmazását. *Rozsáli Oszkár* átképzős esztergályos, aki két és fél hónapja végzi a gyors menetmarást, elmondotta, hogy a régi módszerrel 20 perc volt egy csavarkapocsorsó megmunkálásának ideje, az új módszerrel pedig 5—6 perc. Ilyen módon lényegesen emelkedett a teljesítménye.

A bemutató után az ankét részvevői számos kérdést tettek fel a módszer alkalmazásának részleteire vonatkozóan és megvitatták az örvénylő menetvágás bevezetésének lehetőségeit a vasúti műhelyekben.

245 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik



Papp István elvtárs, az Északi Járműjavító ÜV esztergályosa, minőségi munka mellett 245 százalék átlagteljesítménnyel dolgozik. (Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

A PÁRTOKTATÁS ÖNKÉNTESSÉGÉRŐL

Az új pártoktatási év előkészítése komoly és felelősségteljes feladat. A vasutas pártszervezetekben már javában folyik ez a munka. A bizottságok szeptember 1-től újra elbeszélgetnek minden párttaggal, ismertetik a különböző oktatási formákat, tanulási lehetőségeket és a kongresszusi anyag feldolgozásának jelentőségét, amely fontos elméleti és politikai irányt nyujt valamennyi pártmunkásnak, párttagnak, állami és tömegszervezeti funkcionáriusnak a napi feladatok elvégzéséhez.

Az előkészítő-munkát a pártoktatás önkéntességének figyelembevételével kell végezni. Erről már sokat beszéltünk, mégis nagyon sok zavaros nézet van ezen a téren. Egyes pártszervezetek például keretszámokat kértek a politikai osztálytól. Máshol az elbeszélgető bizottságok azzal erveltek, hogy a szervezeti szabályzat előírja a kötelező tanulást, tehát különösebb előkészítésre nincs szükség, mert aki nem jár oktatásra, az nem is lehet párttag. Nyírbogdányból azt jelentették, hogy náluk nem lesz pártoktatás, mert senki sem akar tanulni. Ugyanerre hivatkozva Siófokról visszaküldték az útmutatókat.

Általában megállapítható, hogy az önkéntesség értelmezése terén két veszély áll fenn, egyrészt a kényszer-toborzás, a régi adminisztratív szervezési módszerek felbukkanása, másrészt a nemtörődömség, közömbösség a hallgatók „meggyőzésénél".

Az önkéntesség helyes értelmezése

Az önkéntesség elsősorban azt jelenti, hogy nem helyes a pártszervezeteknek keretszámokat adni. A pártoktatásban résztvevők létszámát a pártszervezetek erejéhez kell mérni. A hallgatók létszámának megállapításánál a kiinduló pont a hallgatók önkéntes jelentkezésén túl, a jó propagandisták létszáma. A mult oktatási év tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a gyengébb propagandistáknál nagyobb volt a lemorzsolódás. Ahol nincs elegendő számú jó propagandista, ott inkább kevesebb tanfolyamot indítsunk.

Mindez nem jelenti azt, hogy a pártnak közömbös, hogy hány párttag tanul. A pártszervezetek nem helyezkedhetnek olyan álláspontra, hogy aki akar tanulni, az úgyis magától jelentkezik. Az elméleti képzettség fontosságát, a pártoktatás nyujtotta tanulási lehetőségek kihasználását tényekre épülő, meggyőző agitációval kell megmagyarázni Nem könnyű munka ez, s csak akkor lesz igazán eredményes, ha a pártszervezet vezetői nemcsak ilyenkor, hanem állandóan foglalkoznak a párttagság sokoldalú problémáinak megoldásával. Nem erőszkos úton, hanem a pártoktatás népszerűsítése, vonzóerejének növelése, jó propagandisták beállítása és a pártvezetőség személyes példamutatása alapján győzzék meg a dolgozókat.

A párttagok egyrésze különböző okok miatt nem akar résztvenni szervezett pártoktatásban Különösen vonatkozik ez a munkahelyüktől távollakókra, vagy az utazó szolgálatot teljesítőkre, kisgyermekes anyákra és idős elvtársakra. Kis szolgálati helyeken, ahol kevés a párttag, külön szemináriumok indítására nincs is lehetőség. Meg kell magyarázni mindenkinek, hogy a szervezett pártoktatás nem az egyetlen lehetőség a tanulásra. Akik valamilyen oknál fogva nem vállalják a szervezett pártoktatással járó kötelezettségeket, azokat különböző egyéni tanulásos tanfolyamokra és az előadásos propagandára kell irányítani.

A kényszerítés lemorzsolódáshoz vezet

Világosan kell látni, hogy az önkéntesség elvének nagymérvű kihangsúlyozása az egész pártmunka lényegéből fakad. Az egész pártmunkában, így a propagandamunka területén is a meggyőzés elvét kell előtérbe állítani A kényszerítés eszközével nem lehet elérni, hogy a résztvevők ténylegesen tanuljanak és a marxizmus-leninizmust el is sajátítsák. A kényszerítés lemorzsolódáshoz vezet. Ezért önmagunkat általnánk, ha továbbra is magas, nem reális, nem a meggyőzésen alapuló létszámot szabnánk meg.

Azok, akik a meggyőzés alapján önként vállalják a tanulást, szívesen tanulnak és eredményesen sajátítják el pártunk tanitását. Csak ezen az úton tudjuk elérni, hogy a pártoktatásban való részvétel mindenki számára megtisztelő feladat legyen. Így tudjuk elérni, hogy minél többen tanulmányozzák ebben az évben a III. pártkongresszus határozatait.

Kun Dezső

Vasutasaink eredményesen jegyzik az Ötödik Békekölcsönt

Néhány napja jelent meg a miniszterlanács felhívása, amely új békekölcsön jegyzésére szólította fel a magyar népet. Napok óta gyülnek a vasutas dolgozók aláírásai a jegyzési iveken. A vasutas dolgozók döntő többsége már az első 2—3 nap alatt kölcsönadta forintjait az államnak, bizonyítva ezzel: helyesli a kormány programmját, kész támogatására nemcsak munkájával, hanem forintjaival is.

A pécsi fűtőházban az elsők között Arató Ferenc főmozdonyvezető, a „Szocialista Munka Hőse" 1500 forintot jegyzett. Hasonló összeggel támogatta a miniszterlanács felhívását Tóth III. János, Kossuth-díjas főmozdonyvezető. Példájukat sorra követték a fűtőház többi dolgozói.

A debreceni fűtőházban Balogh István mozdonyvezető és Barta Lajos mozdonyvezető egyaránt 2—2000 forintot, Fazekas Lajos mozdonyvezető és Soós Béla mozdonyvezető pedig 1800—1800 forintot jegyeztek. A fűtőház többi dolgozói is példásan vették ki részüket az Ötödik Békekölcsön jegyzéséből. Az állomás dolgozói is szivesen irták nevüket a jegyzési ivekre. Nagy Erzsébet jegyvizsgáló, DISZ-szervezőtitkár 900 forintos fizetéséből 500 forintot jegyzett. A Debreceni Járműjavitóban Futika István villanyhegesztő 450 forint helyett 800 forintot jegyzett, Harsányi István művezető pedig 1200 forinttal járult hozzá a kölcsönjegyzés sikeréhez.

A Szombathelyi Járműjavitóban éppúgy, mint a termelésben, a fiatalok mutattak példát. Fodor Sándor DISZ-titkár 1050 forintos fizetéséből 600 forintot jegyzett. Vass László DISZ-titkár és lakatosbrigádja 850 forintos átlagfizetésükből 550 forintot irtak a jegyzési ivre. A jegyzés ideje alatt nőttek a termelési eredmények is, kifejezve, hogy munkájukkal is támogatni kívánják a békekölcsönjegyzés sikerét.

A MAV Épületszerelő és Elögyártó ÜV-nél szeptember 23-án ünnepélyes hangulatban kezdődtek meg a jegyzések. A vidéki munkahelyeken is lelkesen jegyezték a dolgozók forintjaikat. Már az első nap délutánjáig 225.000 forint gyült össze.

A szegedi Igazgatóság dolgozói is hazafias lelkesedéssel irták nevüket az ivekre. Trázer Lászlóné 4 gyermekes anya 300 forintot, Várkonyi Nándor 500 forintot jegyzett és ezeket mondotta: 7 gyermekem nevelésének gondjaiban segit népi demokráciánk, a magyar nép állama. Nagy Istvánné DISZ-tag, amikor 450 forintos jegyzéséhez odaírta nevét, így szólt: kisfiam jövőjéért adom forintjaimat.

A vasút dolgozói az ország valamennyi szolgálati helyén becsületbel vették ki részüket az Ötödik Békekölcsön jegyzéséből. Esztergom állomás dolgozói 23-án estére mindannyian jegyeztek, összesen 95.650 forintot. A Keleti-pályaudvar dolgozói már a hét első felében valamennyien jegyeztek. Közel félmillió forintot adtak kölcsön a hazának. A Hámán Kató fűtőház dolgozói már az első napon 116.400 forintot jegyeztek.

A vasút dolgozói a jegyzés ötödik napjáig több mint 53 millió forintot adtak kölcsön az államnak, hogy erősítsék a dolgozók Magyarországát s elősegitsék a népjóléti programmjának megvalósulását.

Kazán- és mozdonyfűtőink a széntakarékosságért

Nem nagy a távolság a *Miskolci Járműjavító ÜV* és a miskolci fűtőház között, mégis ez az első eset, hogy a járműjavító egyik kazánfűtője — *Orosz József* elvtárs — behatóbb beszélgetésbe merül fűtőházi mozdonyfűtőkkel, *Pócsik István* és *Bai István* elvtársal. A téma természetesen kézenfekvő: *a széntakarékosság.*

Jegyezzük fel a beszélgetésből néhány mondatban azt a módszert, amely a mozdonyon és az állókazánnál egyaránt lehetővé teszi a nagyobb szénmegtakarítást. Kezdjük *Bai* elvtárs szavaival:

— *A saját zsebéből szórja ki a pénzt az a fűtő, aki nem fordit elég gondot a szén elökészitésére, gépe, kazánja karbantartására és aki nem sajátitja el legtökéletesebben a korszerű tüzeléstechnikát.*

Ezek a szavak tökéletesen összefogják a teendőket, de azért nem árt néhány részletkérdést is megvitatni. A mozdonynál, az álló kazánnál *a szén felhasználási sorrendje:* előbb mindig a gyorsan porladó szenet kell eltüzelni.

A széntakarékosság már a szerelésnél megkezdődik. Mint *Pócsik* elvtárs megállapitja — *nem szabad tulságosan kiszerelni a szerkocsit,* mert akkor a szén lerázódik. Sokszáz mozdonynál ez akkor is igen tekintélyes mennyiség, ha egy-egy szerkocsiról csak 4—5 kilogramm szén hull le. A szenet a szerkocsi minden részéből fel kell használni, mert a huzamosabb ideig ide-oda hurcolt szén veszit a fűtőértékéből.

A szén nedvesitéséről beszélve — állapitja meg *Orosz* elvtárs — a szén csak annyira legyen nedves, hogy ha a kezünkkel összenyomjuk, éppen hogy tapadjon. Az erősen meglocsolt szén hőt von el a kazánból, a száraz, nem tapadó szénszemcséket viszont a légáramlás, a „huzat" könnyen kiviszi a kéményen.

Mindhárman egyetértenek abban, hogy *a léghuzam beállitása* a legfontosabb a gyengébb minőségű szenek tüzelésénél.

— Nagyon fontos *a levegő adagolása* — fejti ki *Orosz* elvtárs. — Az is baj, ha sok levegőt adunk, az is, ha keveset. Az sem mindegy, hol fúvatjuk be a szükséges levegőmennyiséget: elől, középen, vagy a tűztér végén. A fűtőnek, ha figyelmesen látja el munkáját, ezt észre kell vennie. Nemcsak a levegő helytelen adagolásával, hanem a salak rossz kezelésével is sok szén megy kárba. Csak az a jó fűtő, akinek a kazánjából kikerülő salak *a lehető legkevesebb éghető anyagot* tartalmazza. Hogyha helyesen szabályozzuk a tüzet, a salak tökéletesen kiég. Ha túl gyors a rostély sebessége, nem ég ki jól a salak. Ilyen esetben vagy a rostély sebességét, vagy a szénréteg vastagságát kell csökkenteni.

Pócsik elvtárs kiegészíti *Orosz* elvtárs szavait:

— A gyengébb minőségü szenek tüzelésénél legfontosabb *a tüzirácsok helyes elosztása.* A tűz így egyenletesen kap levegőt és tökéletesebb lesz az égési folyamat. A gőzkifúvó nyilását olyan méretűre kell készíteni és úgy kell központosítani, hogy a léghuzam előidézéséhez a rácson és a tüzön keresztül kellő mennyiségü levegőt tudjon szívni. Mindig vigyázok arra, hogy *a füstszekrénynél és a hamuládánál a lehető legjobban biztositsam a légmentesitést.* A vastagabb tűzrétegre mindig *egyenletesen, vékony rétegekben* tüzelek.

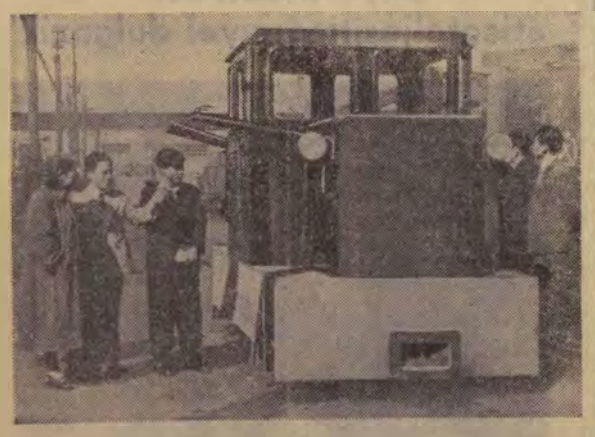
Kiderül még a beszélgetésből, hogy *az egylapátos tüzelés* előnyeihez ma már nem fér kétség, olyannyira, hogy még az álló kazánnál is ügyelnek rá: a széntaliga begurításánál *ne maradjon a szükségesnél hosszabb ideig nyitva a kazánajtó.*

Végül ide kell irnunk a beszélgetést befejező mondatot:

— *Széntakarékossági harcunk úgy lehet még eredményesebb, ha a szakmai tudás minél magasabb fokát érjük el. Ehhez a legnagyobb segitséget az új módszerek, a korszerű szovjet tüzeléstechnika alkalmazása nyujtja.*

Húsz motorosmozdony Koreának

Az Északi Járműjavító Ü. V. keskenyvágányú motorosműhelyének dolgozói néhány hónappal ezelőtt vállalták, hogy ez év végéig húsz darab Diesel-motoros keskenyvágányú vontatómozdonyt gyártanak a Koreai Népi Demokratikus Köztársaság részére.



A műhely dolgozói három mozdonyt már elkészitettek és ezeket bemutatták Korea kereskedelmi képviselőinek. A többi mozdonyt még ez évben elkészitik. Az Északi Járműjavító Vállalat dolgozóinak ez az első exportmunkájuk. A koreai mozdonyok gyártásánál tudásuk legjavát adják, hogy a mozdonyok minél eredményesebben segitsék a lerombolt Korea újjáépitését.

Nemzetközi HÍREK

Nemzetközi szövetségünk felhívása a guatemalai dolgozók támogatására

Nemzetközi szövetségünk, a szállitóipari, kikötői és halászati dolgozók szakszervezeteinek nemzetközi uniója felhivással fordult valamennyi szervezethez. Ebben szolidaritásra szólitja fel a dolgozókat a guatemalai munkások elnyomása miatt.

A Szakszervezeti Világszövetség nemzetközi szövetségünk tudomására hozta, hogy milyen hatalmas méreteket öltött Guatemalában az északamerikai imperialisták által bevezetett katonai diktatúra féktelen elnyomása. 15.000 rab sinylődik az ország börtöneiben. Az elnyomás ellen minden éjszaka foglyok csoportjait végzik ki a Campo de Marte-i mélyúton. Akik megmenekültek, vadul üldözi őket a fizikai megsemmisitésükre törekvő katonai kormány. A munkaadók tömegesen bocsátják el a szakszervezethez tartozó munkásokat, vasutasokat.

Az egész világ dolgozói, s közöttük a magyar vasutasok mély felháborodással emelik fel szavukat az üldözések és büntettek ellen, melynek áldozatai Guatemala harcos szakszervezeti tagjai és demokratái közül kerülnek ki.

SZOVJETUNIÓ

Varanov elvtárs levele a szorjet gyermekek életéről

A. F. Varanov elvtárs, a Szovjetunió vasúti szállitásipari munkásai szakszervezete központi bizottsága keretében működő kulturális tömegmunka-osztályának vezetője az elmult napokban levelet intézett szakszervezetünk elnökségéhez. Ebben a levelében arról a végtelen figyelemről és gondoskodásról számol be, amellyel a Szovjetunióban veszik körül a gyermekeket.

Száz és száz útitöröklub és palota, kert és park, gyermekszinház és stadion áll rendelkezésükre. A gyermekek számára sokmilliós példányszámban számos folyóiratot és könyvet adnak ki. Ebben az esztendőben mintegy hárommillió tanuló üdült és hatezer városkörnyéki úttörőtábort állitottak fel.

A vasúti szállitóiparban ebben az évben 4000 úttörőtábor nyilt meg és 240.000 vasutasgyermek üdült az ország különböző vidékein.

A szakszervezetek és szakszolgálati vezetők nagy gondot fordítanak arra, hogy a gyermekek minden örömteli vágyakozása megvalósuljon. A gyermekek érdekes sétákról, menetelésekről, szórakoztató játékokról, sportversenyekről, a madarak és állatok életének megfigyeléséről, erdészésről és gombázásról, műkedvelői művészkörökben való részvételről ábrándoznak. Erre különösen tekintettel vannak a pedagógusok és úttörővezetők.

A szakszervezetek különös figyelmet fordítanak a gyermekek egészségére és testnevelésére. Különösen felejthetetlen számukra a nyári táborozás. Amikor visszatérnek, testileg megerősödve, új ismeretekkel, felejthetetlen benyomásokkal gazdagodva kezdik meg az új tanévet.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

Új járművek a keletnémet vasutakon

A Német Demokratikus Köztársaság egyre fejlődő kocsiparkjában is előkelő helyet foglalnak el a gyártás alatt lévő 50 tonna hordképességű, főként darabáruszállitásra készitett teherkocsik. Ezekben hosszú árudarabokat, terjedelmes készülékeket, bálarakományokat, tartányokat és ömlesztett árukat szállitanak.

Egy másik 50 tonnás teherkocsitipus is építés alatt áll, öt nyitható, csuklópántos ajtóval. Ez a kocsitipus is tág rakfelületet biztosit.

A rövidtávolságú személyforgalomban fogják felhasználni az úgynevezett C—4 mintájú személykocsikat. Ezek középen széles, csak beszállásra használható, míg a kocsi két végén egy-egy csak kiszállásra szolgáló ajtóval, párnás ülésekkel készülnek mindkét kocsiosztály részére. Rendkivül ügyesen oldották meg a kocsi világitását, a fűtőcsöveket a kocsi hosszában, oldalt helyezték el, úgyhogy a személykocsi tisztántartása könnyen végezhető.

A felsoroltakon kivül építés alatt állnak kétemeletes kocsiszerelvényű munkásvonatok, párnázott ülésekkel. Ezek motorosvontatásúak lesznek. Távolabbi tervek szerint Dessauban hűtőkocsikból álló szerelvényt építenek majd szovjet tapasztalatok alapján. A sós hűtőkeveréket egy külön kocsiban állitják elő és ezt csöveken juttatják a kocsikba.

JUGOSZLÁVIA

Román–jugoszláv vasúti egyezmény

A közelmultban Belgrádban egyezményt irtak alá a Román Népköztársaság és a Jugoszláv Szövetségi Népköztársaság megbizottai a két ország közötti közvetlen vasúti forgalom felvételéről.

Az egyezményt a két ország részéről a vasútigazgatóságok vezetői irták alá.

A megállapodás értelmében a közvetlen forgalmat főként Jimbolia—Kikinda határállomásokon keresztül fogják lebonyolitani.

Vasutasaink megértéssel jegyeznek



Debrecen állomáson Nagy Erzsébet jegyvizsgáló mosolyogva száll le a kocsiról és látható örömmel jegyez Oláh Mihály elvtársnál 500 forint békekölcsönt.

(Kovács Géza felv.)

JÁRŐRBEN három budapesti állomáson

A mindennap erőteljesebb szállítási feladatok végzésénél fontos szerep jut a fiataloknak is. Hogyan dolgoznak, hogyan segítik őket a DISZ-szervezetek, erre kerestünk választ három budapesti állomáson.

Budapest-Vizafogó

Az állomás sok fontos ipartelepet szolgál ki. Az állomáson tizennégy fiatal van, szinte valamennyien más-más szolgálati helyen dolgoznak. *Vigh Júlia* és *Kozma László* kocsifelírók. Nincs panasz rájuk. Lelkiismeretesek, fegyelmezettek, az idősebbek is dicséröleg emlékeznek meg róluk, akár csak az ifik legtöbbjéről.

A DISZ-vezetőség törődik velük, segíti őket, rendszeresen megnézi, hogyan dolgoznak, idősebb elvtársakat kér fel a fiatalok patronálására.

A pártszervezet feladatokkal bízza meg őket, s a fiatalok ezek végrehajtásában lelkesek, fegyelmezettek. Szeretnek tanulni, nincs közöttük késönjövő, igazolatlanul mulasztó. Hogy az állomás túlteljesíti tervét, abban komoly részük van a fiataloknak.

De a jó munkát nem követi tartalmas szórakozás, sport, művelődés. S ennek nem a fiatalok az okai. Maguk készítettek pingpongasztalt — de nincs hozzá felszerelés. Építettek röplabdapályát — de kényszerkirakáshoz kellett a hely és tönkrement a pálya. Alakítottak kultúrcsoportot — de még műsorfüzethez is csak saját pénzükön jutnak. Énekkart szerveztek — de nincs pénz szakképzett vezető szerződtetésére. Az igazgatóság egyetlen fillér támogatást sem ad ahhoz, hogy kultúr- és sportélet legyen Vizafogón. Pedig nem 14 fiatalról van csupán szó. A dolgozók közel 75 százaléka 28—32 éves ember, aki szívesen sportolna, szórakozna. S a közös szórakozás minden bizonnyal még jobb munkát eredményezne. Érdemes lenne ezen azoknak is gondolkozni, akik a budapesti igazgatóságon a jóléti alapot kezelik...

Budapest-északi pályaudvar

Az állomáson két DISZ-brigád dolgozik. Munkájukról először a DISZ-titkárnál, *Csongár Mária* elvtársnőnél érdeklődtünk.

— *Hány tagú a kocsirendező DISZ-brigád?*

— *Hát... nem is tudom... sok a változás, jönnek, mennek...*

— *Milyen a termelési eredményük?*

— *Pontosan nem tudom, de ők szoktak elsők lenni...*

— *Vannak problémáik a fiataloknak?*

— *Talán... Nem igen beszélnek...*

— *Mikor volt DISZ-gyűlés?*

— *A múlt hónapban nem volt előtte volt, de kevesen jöttek el.*

— *Miért?*

— *Nagy volt a forgalom, sok a munka.*

Mi nem ebben látjuk az okot. A DISZ-szervezet nem ismeri a fiatalokat, nem tud örömükről, bánatukról. Frázisok, szürkén elismételt jelszavak nem vonzák szervezeti életre a fiatalokat. Itt van a hiba. Kerülön közelebb *Csongár* elvtársnő a fiatalok mindennapi problémáihoz, az élethez, s minden bizonnyal megjavul a DISZ munkája.

Egyébként a kocsirendező DISZ-brigád első az állomási versenyben. Eredményeiket a szakvonali vezetőknek és az idősebb elvtársaknak köszönhetik, akik tanítják, nevelik, segítik őket. Mennyivel jobb lenne a munka, ha mellettük állna a DISZ-szervezet is!

Budapest-Kelenföld

Lelkes fegyelmezett fiatalok — életnélküli DISZ-szervezet. Hónapok óta nincs kapcsolata a fiatalokkal, nemigen törődik senki. A pártszervezet tisztában van a bajokkal, de nem sokat tesz a lehetetlen állapot megszüntetéséért. Pedig a fiatalok itt is több gondoskodást érdemelnek!

Az állomás legjobb dolgozói közöttt sok a fiatal. *Mészáros Sándor* másfél év alatt szomalmas tanulással jó váltókezelővé fejlődött, balesetmentesen végzi munkáját.

A vezetők elégedettek *Horváth Ilona, Papp László, Várhidi Ilona, Buzás Gyula* és még sok más fiatal munkájával. De van még fegyelmezetlen ifi is, mint *Szőke Mihály, Magyari András* — s ezért elsősorban a DISZ felelős. A DISZ egyelőre csak akkor *„találja meg"* a fiatalokat, ha el kell adni a tagsági bélyeget.

Sokan csak hallásból tudják, hogy DISZ-szervezet is van a világon. Ezt azzal indokolják, hogy nincsenek aktívák. Hova lettek például a hadseregből leszerelt fiatalok — akik közül nem egy a honvédségnél DISZ-vezető volt? Talán meg tudná mondani a DISZ-szervezet vezetősége, ha végre felébredne csinkerózsika-álmából. Úgy gondoljuk, ez használna az őszi forgalomnak is.

*

Három állomást látogattunk meg. A fiatalok kedvvel lendületel végzik munkájukat. A DISZ-szervezetek azonban elmaradnak a fiatalok mögött, nem kellően segítik, támogatják őket. Kevés az a segítség is, amelyet a DISZ a pártszervezetektől és a politikai osztályoktól kap. Az őszi forgalom végrehajtása során több segítséget várnak a DISZ-szervezetek, hogy élére állhassanak a fiatalok lelkes munkaversenyének.

Nyugdíjasok az új nyugdíjtörvényről

Az öregek sorsát a szocializmust építő ember magáénak érzi. A multban — és a kapitalizmusban még ma is — az öregek nyomora szinte természetes jelenség. Hogyan is lehetett volna a „hasznavehetetlen" öregek sorsa fölött siránkozni, amikor munkaerejük teljében levő férfiaknak sem volt meg a vékony karéj kenyerük sem.

A mi társadalmunkban igenis mindenki felelős az öregekért. Én, ha még munkaképes dolgozó lennék, egyetlen zokszót sem ejtenék a 3 százalék ellen és tudom, hogy a dolgozók között is kevesen vannak, akik nem ismerték fel, milyen nagy kamatot hoz majd számukra ez a csekély befektetés. A mi időnkben — 1904-től 1938-ig voltam tényleges vasutas — jól emlékszem, 4 százalékot fizettünk a nyugdíjalapra, ezenkívül minden előlépésnél a fizetésemelés 50 százalékát kellett egy éven keresztül „felajánlanunk", nem is beszélve arról, hogy hasonlóképpen fizetésünk másfél százalékát „ajánlottuk fel" a BBI-re. Hol van ezektől az összegektől a mostani 3 százalék? És hol van a 3 százalékokból befolyt összeg attól a többszázmillió forinttól, amelyet államunk áldoz a mi sorsunk megjavítására, a mostani és a jövőbeni nyugdíjasok, özvegyek gondtalan öregségének biztosítására.

Kende Henrik
ny. MÁV főraktárnok

★

Azzal kell kezdenem, hogy — talán nálunk, öregeknél már nem olyan nagy bűn ez — irigylem azokat, akik az új nyugdíjtörvény alapján vonulnak nyugalomba. Bizony, amikor én 1947 októberében egészségi állapotom miatt kénytelen voltam nyugdíjba menni, nem a legbiztatóbb kilátásokkal indultam neki öreg napjaimnak. Ma már az én helyzetem is lényegesen javult. Népi demokráciánk egészségügyi gondoskodásának köszönhetem, hogy ismét egészséges, munkaképes lettem. Most a gazdasági vasutaknál dolgozom a budapesti igazgatóságon. Így engem pillanatnyilag nem érint az új nyugdíjtörvény, de megnyugtató tudat, hogy reám is vonatkoznak rendelkezései, mert ha bármikor szükségét érzem a pihenésnek, megkapom felemelt nyugdíjamat. Ezt a megnyugtató tudatot még fokozza az, hogy tudjuk: a jövőben is állandóan, szociális és gazdasági felemelkedésünk arányában érezni fogjuk államunk gondoskodását. A gondtalan öregség amely minden dolgozó ember vágya, ma már megvalósult nálunk.

Nagy Endre

A Hazafias Népfrontról

A szocializmus felépítése sokrétű nehéz feladat, melynek végrehajtása minden eddiginél szélesebbkörű összefogást, az egész dolgozó magyar nép egységes frontba tömörítését szükségszerűen megköveteli.

Történelmünk legdicsőbb napjait akkor írtuk, amikor a nemzet egy közös célért összefogott. Volt-e valaha szebb, magasztosabb feladat a magyar dolgozók előtt mint a mai: a népjólét emelése, a béke megvédése. Olyan célkitűzések ezek, amelyek minden józangondolkodású embert még nagyobb tettre, szorosabb összefogásra serkentenek.

Nincs ezekben a kérdésekben nézeteltérés még az ingadozók között sem. Olyan feladatok ezek, melyek közelebb hozzák egymáshoz a tömegeket, közelebb hoznak a párthoz valamennyi dolgozót. A párt és a nép érdeke azonos: a párt ereje a tömegkapcsolatban, a nép ereje az összefogásban van. A kettőt egyesíti a Hazafias Népfront, melynek legfőbb feladata, bevonni a társadalmi és politikai életbe új, eddig közömbös, de az előrehaladás szempontjából fontos népi tömegeket.

A Hazafias Népfront megalakulása lehetővé teszi olyanok számára is, akik eddig húzódoztak a politikai és társadalmi szerepléstől, hogy kifejthetik tevékenységüket, hallathatják véleményüket, tettekre válthatják javaslataikat a nép, az ország felvirágoztatása érdekében.

Országszerte alakulnak az előkészítő bizottságok. Bizonyára szép számmal kerülnek ezekbe a bizottságokba vasutas dolgozók is. Munkálkodjanak e területen is erejük és tudásuk legjavát adva a népi összefogás, a pártvezette Hazafias Népfront megerősítésén, a közös cél, a szocializmus mielőbbi felépítésén.

Molnár István

Miért maradt le Komló?

Irányvonati tervünket augusztusban 89, szeptember első két dekádjában 90 százalékra teljesítettük. Rájöttünk arra, hogy a tervezésnél hiba van. A vasút részére 1400—1500 tonna szenet szállítunk el önkezelésként, a szertár mégsem ad ötnapos tervet, mert maga is csak egy napra kapja meg a rendelkezést a 7. szakosztálytól. Pedig idő kell ahhoz, hogy kellő szervezéssel és körültekintéssel naponta össze tudjunk állítani egy ilyen irányvonatot. Feltétlenül szükséges tehát, hogy a 7. szakosztály illetékesei úgy adják a szertárnak a rendelkezéseket, hogy az ötnapos berakási tervet tudjon készíteni.

Másik hiba: a Komlói Szénszállító és Szolgáltató Vállalat nem eléggé harcol azért, hogy minél több irányvonatot állíthassunk össze.

Görbe Zoltán.

Egy termelési tömegmunka-bizottság munkájáról

Aki belép a *Keleti-pályaudvar* üzemi bizottságának tanácskozó szobájába, annak a pillantását aligha kerülheti el az a szerény keretbe foglalt táblázat, amely két vándorzászló társaságában függ a falon. A táblázat nem más, mint a termelési tömegmunka-bizottság tagjainak szépen kaligrafált névsora. Tizenhét név. Mindegyiknél pontosan feltüntetve, hogy az illető bizottsági tagnak mi a szerepe.

— Minden hónapban, a bizottsági megbeszéléseken meghatározott munkaterv alapján írásban adjuk ki a feladatokat a bizottsági tagoknak — mondja a bizottság vezetője, *Tóth III. András* elvtárs. — A nálunk lévő másolatok szerint aztán az üzemi bizottság elnökével együtt naponta ellenőrizzük, hogyan teljesítik a megbízásokat.

Kezdeményező erő, öntevékenység

De az írásban meghatározott feladatok elvégzésénél is értékesebb része a bizottság munkájának az, amely *a tagok kezdeményező erejéből, öntevékenységéből és a dolgozókkal való együttműködéséből fakad.* A bizottság például anélkül, hogy erre valamilyen felszólítást kapott volna, megvizsgálta az állomás öt tartalék-mozdonyának kihasználását. Megállapította, hogy a tartalékok jobb felhasználásával, a munka alaposabb megszervezésével, a tartalékok mozdonyvezetői és a tolatószemélyzet közötti jobb együttműködéssel csökkenteni lehet a tartalékok számát. Ugyanakkor megállapodott a bizottság a Keleti fűtőházzal, hogy a tartalékgépekre állandó személyzetet ad s így szinte óraműpontossággal egybehangolt munkát lehet végezni.

Az eredmény: néhány napja négy tartalék látja el a szolgálatot s ezzel havonta mintegy *17.000 forintot takarítanak meg.*

A pályaudvar termelési tömegmunka bizottságának körültekintő munkáját bizonyítja az is, hogy módot talált egy olyan nehézség leküzdésére, amely látszólag túlnyúlik a pályaudvar területén. *Budapest-Józsefváros* állomáson baj volt a kocsik — elsősorban a teherjegyítő és a javításos kocsik — visszaadásával s ez kedvezőtlenül hatott Budapest-Keleti pályaudvar munkájára is, mert növelte a kocsifordulóidőt. A termelési bizottság érintkezésbe lépett Budapest-Józsefváros állomás termelési bizottságával, együttesen *javaslatot dolgoztak ki, amelynek alapján a józsefvárosi forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat meg tudja javítani a munkáját.*

A versenymozgalom élére!

Budapest-Keleti pályaudvar termelési tömegmunka bizottsága most, a november 7-i műszak előkészítése során *a munkaverseny fellendítését, a szélesebbkörű versenymozgalmat* tűzte maga elé feladatul. Ehhez azonban *még szilárdabban kell a versenymozgalom élén állnia, még annyi* szervezésbeli lazaságot sem szabad elnézni, mint amennyi augusztusban és szeptember első felében, az őszi forgalom kezdeti szakaszában előfordult. A november 7-re indítandó műszak csak akkor lehet sikeres, ha jó alapokra épül. Az alap pedig annál szilárdabb — mint helyesen ismerték fel a termelési bizottságban — ha a dolgozók tömegesen vesznek részt a szocialista munkaversenyben. A bizottságnak éppen ezért sokkal hathatósabban kell bevonnia a munkaversenybe az állomás értelmiségi dolgozóit, mert velük, kereskedelmiekkel és műszakiakkal együtt lehet csak teljes és eredményes a versenymozgalom.

A SZAKSZERVEZET ELNÖKSÉGE *Ruttkovszki Antal* elvtársat, a miskolci területi bizottság elnökét, szakszervezeti funkciójához nem méltó magatartása miatt funkciójából leváltotta és szigorú megrovásban részesítette. Egyidejűleg a területi bizottság vezetésével *Hajdú József* elvtársat bízta meg.

★

A szakszervezeti munka *megjavítása céljából a szakszervezet elnöksége, a szakszervezetben folyó átszervezéssel kapcsolatban Gróf József elvtársat, a szakszervezet másodtitkárát — funkciója megtartása mellett — a budapesti területi bizottság vezetésével, Petőfvári László elvtársat a Lamller Jenő Járműjavító, Huszár Károly elvtársat a ferencvárosi fűtőház üzemi bizottságának vezetésével bízta meg.*

Nyitott SZEMMEL a racionalizálás körül

A visszhangos műhelycsarnokban felerősödve csengbong, kattog és búg a munka zaja.

A csendes hivatali szoba után, hogyan tudta megszokni ezt az állandó zajt? — kérdezzük *Gáspár István* elvárstól, az *Északi Járműjavító ÜV* mozdonyfordító részlegének új művezetőjétől.

— Könnyen, mert én hazajöttem ide a műhelybe. Sőt az íróasztalt volt nehéz megszokni 18. évi műhelyi élet után — hangzik a határozott válasz. — Gyakorlati ember vagyok, az alapszakmám lakatos és bevallom, az elmult öt év alatt azok voltak a legszebb napjaim, amikor a 7/D osztály íróasztala mellől „kiszálltam" valamelyik járműjavítóba. Már akkor is láttam, milyen nagy szükség van az üzemeknél gyakorlati szakemberekre, különösen a fiatalok oktatásánál, nevelésénél.

— Hogy mást ne mondjak — folytatja mosolyogva — egészségi szempontból is jót tett az új munkakör. Mióta itt a munkaidőm 80 százalékát a munkapadok között járva töltöm, sohasem viszem haza a tizóraimat. De ettől függetlenül — fordítja komolyra a szót — örülök, hogy együtt lehetek régi munkatársaimmal, akik igazán őszinte szeretettel fogadtak, minden segítséget megadnak. Örülök, hogy ismét segíthetem a gyakorlati munkát, mert be kell vallani, hogy a főosztályról ez nem volt könnyű.

— Ne így fogd fiam azt a munkadarabot... Így könnyen visszavágódhat a kezedből, meg is sérülhetsz... Látod, így biztosabb a fogás... — fordul váratlanul egy fiatal dolgozóhoz és már ott áll a köszörű mellett, s lelkesen, örömmel tanítja a fiatalokat...

*

A *Keleti Fűtőházba* is többen kerültek az elmult hetekben a főosztályról. Közülük *Abafalvi László, Endrődi Lajos, Kónczöl Tibor* és *Deák Ferenc* műszaki felügyelők.

— *Milyen beosztásban dolgoznak az áthelyezett elvtársak?* — kérdezzük az üzemi bizottság elnökétől, majd a személyzeti osztály vezetőjétől.

A válasz kissé bonyolult, ezért nem szószerint idézzük, hanem a lényeget próbáljuk kihámozni. Miután a fűtőháznak nem volt szüksége műszaki káderekre, az áthelyezettek részére pedig munkakört kellett biztosítani, a főosztály úgynevezett *szénellenőrzési csoportot* „kreált". Milyen rendeltetéssel? Itt a fűtőháznál senki sem tudja pontosan meghatározni, de a látszat olyasmit mutat, hogy az áthelyezettek *„elhozták a főosztályról az íróasztalukat"*. Illetve nem is a fűtőházba hozták, hanem a *Keleti Műszaki Kocsihivatalba*, mert ott kaptak helyiséget, viszont a csoport valamennyi tagja jelenleg a Hámán Kató fűtőházban dolgozik. Tehát az történt, hogy — természetesen az áthelyezett elvtársaktól függetlenül — a főosztály *„átracionalizálta"* őket a Keleti Fűtőház béralapjába, s minden bizonnyal csak a fizetés napján jelennek majd meg új munkahelyükön.

Az ilyen „racionalizálás" kapcsán joggal vetődnek fel az alábbi kérdések a Keleti Fűtőház dolgozóiban, — de remélhetőleg — illetékes helyen is:

1. Használ-e a dolgozónak, a termelésnek, a fűtőház munkájának és segíti-e az önköltségcsökkentést ez az eljárás?

2. Racionalizálás-e az, ha még egy csoportot alakítanak, holott a 7/A. osztályon már négy hasonló rendeltetésű csoport működik: az üzemgazdaság, a szénügyi, a szénirányítói és az energiaügyi, nem beszélve a 7/D osztály anyaggazdálkodási és takarékossági csoportjáról.

3. Tudják-e a 4. szakosztály illetékesei, hogy a *„racionalizálás" magyarul „észszerűsítést"* jelent?

KÉRDEZZ — FELELÜNK RÁ

Többek kérdésére: 1. Mi tette szükségessé az új nyugdíjtörvényt? 2. Milyen összeg jár azoknak, akik 1954 október 1 után kérik nyugdíjaztatásukat?

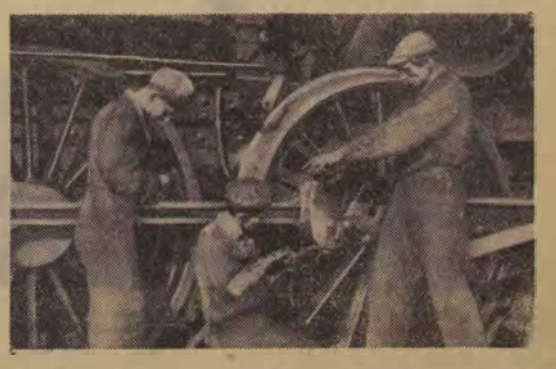
1. Az 1952-es nyugdíjtörvény — bár jelentős mértékben emelte a nyugdíjakat — még nem biztosította gondtalan megélhetését. Ezért az idős dolgozók inkább később kezdték meg kereset mellett is folytatták munkájukat és lemondtak a nyugdíjat. Az állam nyugdíjterhe ezáltal óriásira duzzadt, ugyanakkor megakadályozta azt, hogy a nem dolgozók olyan magas nyugdíjat kaphassanak, amiből megélhetnek. Az új törvény egyik legfontosabb elve: az kapjon nyugdíjat, aki már nem dolgozik. Az összeg pedig lényegesen nagyobb legyen. Kivételt képeznek a bányászok, az egészségtelen munkahelyeken dolgozók, akik a jövőben is megkapják nyugdíjuk felét akkor is, ha dolgoznak.

2. Ha Szabó István, Budapest-Ferencváros dolgozója 1954 október 1 után kéri nyugdíjaztatását, s ha havi keresete 1200 forint, ennek 50 százalékát, tehát 600 forint plannyugdíjat kap. Ez kiegészül az 1945 óta munkában töltött évek után évenként egy, tehát összesen kilenc százalékkal, ami vel a nyugdíj 654 forintra rug.

Rózsa Béláné 700 forint az átlagkere eto. Ennek 50 százaléka 350 forint, ehhez hozzáadva a nyugdíj kilenc százalékával összesen 381 forint. Ezt az összeget az nem a nyugdíjtörvény szerint 500 forintra kell kiegészíteni.

Sándor Mária takarítónő 600 forintos keresete után kéri nyugdíjaztatását. Ennek 50 százaléka 300 forint. Nyugdíja 327 forintot tenne ki. Nyugdíját nem 500 forintig kerekítik, mert ez az összeg több lenne, mint az ő eddigi keresetének 75 százaléka. A rendelkezés szerint a maximumot, fizetése 75 százalékát kapja, összesen 450 forintot.

Mindhárom dolgozó csak abban az esetben jogosult nyugdíjra, ha nem dolgozik tovább. A nyugdíjaztatása megkezdődött, de egy idő multva újra munkába áll, akkor nyugdíjának folyósítása szünetel, mindaddig, amíg munkaviszonya tart. Munkaviszonya megszűnésével újból az eredetileg megállapított összeget tovább is megkapja.



Magyar Imre brigádvezető mozdonylakatos. Őr Imre és Vince Ferenc brigádtagok 140 százalékos átlagteljesítménnyel már október elsejére befejezték őtéves tervüket a szombathelyi fűtőházban.

(Kovács Géza felv.)

Kevesebb rendeletet — de jobbat

Nemrég egy állomásfőnökkel a munkájáról beszélgettem. Lelkesen mesélt feladata szépségéről. Csak akkor komorodott el, amikor az igazgatósági rendeletekre terelődött a szó. Végül találóan megjegyezte: a rendelet is olyan, mint az orvosság: *mértékkel hasznos, gyógyító — mértéktelenül méreg!*

Akaratlanul jutott ez a megjegyzés eszembe, amikor benvitottam az isaszegi állomásfőnök, *Rét* elvtárs irodájába és első pillantásom az íróasztalon heverő rendelet-rengetegre esett.

— *Mennyi idő alatt kapta ezt a töméntelen rendeletet?* — kérdeztem.

— *Ebben a hónapban* — felelt csodálkozva „laikus" kérdésemre. — *De ez még semmi, hisz még egy hét hátra van szeptemberből.*

Ezzel benyúlt a szekrénybe és elémtárta a multhavi *„termést"*. Nem voltam rest megszámlálni. Hatvanhét lap, vagyis 134 oldal *írásos távirat* meg *távirati levelek*. Ehhez jött még 24 oldal *„Igazgatósági Rendeletek"* címet viselő sokszorosított nyomtatvány és 110 oldal *MÁV Hivatalos Lap*. Az egész köteg 268 oldal, még súlyra is igen tekintélyes: 51 deka.

Úgy vélem, ilyen rendeletkibocsátási rekord párját ritkítja. Pedig ezeket a rendeleteket „csak" az állomásfőnök kapja. De mi lesz akkor, ha hozzáadjuk azt a havi 90—100 rendeletet, utasítást is, amit *Kecső János* főpályamester kap? Mert ezek egy részét meg kell beszélnie a pályamesternek az állomásfőnökkel is.

Az ember azt gondolná, hogy ahová ennyi rendelet, értesítés, utasítás és egyéb érkezik, valami hatalmas, nagylétszámú közlekedési góc. Hát nem! Isaszegen összesen huszonheten dolgoznak! Vagyis egy emberre — ha mindenki kapná a rendeletet — több mint kilenc oldal jutna. Érdemes ezen elgondolkozni, de azon is, mi történne akkor, ha a szegény állomásfőnök *tüzetesen* végigolvasná, tanulmányozná — és jelentene, választ adna, *„kiértékelne"* és *„tudatosítana"* a 268 oldal utasításai szerint. Vajjon mikor végezné az állomásfőnöki teendőket? Mikor nézné át a naplókat? Mikor járná be állomását? Mikor foglalkozna az anyagügyekkel? Mikor ellenőrizné a kocsik beállítását, ki- és berakását, no és — mikor járna az igencsak szépszámú értekezletekre?

Valószínű, minderre nem gondolnak az igazgatóság rendeletgyártói! Mert ha gondolnának, akkor:

1. Nem küldenének olyan rendeleteket is, ami nem vonatkozik az állomásra, de amiről ez csak olvasás után derül ki

2. Nem fogalmaznák a rendeleteket sokszor olyan „stílusban", hogy csak háromszori elolvasásra lehet megérteni.

3. Nem írnának egy oldalt arról, amit öt sorból is meg lehetne érteni.

4. Nem adnának ki például szeptember 9-én olyan rendeletet, amit 22-én visszavonnak.

5. Figyelembe vennék, hogy nyolcórás munkaidő alatt nem lehet 16 órai munkát elvégezni.

A rendeletek mind a vasúti munka meggyorsítását, javítását kívánják szolgálni, de a meglévő „gyakorlat" nem ezt bizonyítja. Azt tanácsoljuk, hogy kevesebb rendeletet — de jobbat!

B. G.

A „Szocialista vasútért" bírálata nyomában

„Miért nincs gazdája az újítómozgalomnak a vasúti főosztályon?"

Lapunk szeptember 11-i számában az I/7. szakosztály újítási megbízottjának tollából bírálat jelent meg „Miért nincs gazdája az újítómozgalomnak a vasúti főosztályon?" cím alatt.

A nyílt levél kifogásolta, hogy az I/1. E. osztály nem képviseltette magát az egyik társadalmi bírálaton. A továbbiakban kifogás tárgyává tette, hogy az újítási előadók közötti versenyt még mindig nem értékelték és a nyerteseknek kilátásba helyezett díjakat nem osztották ki.

A szerkesztőség megvizsgálta a kérdést s a következőket állapította meg:

1: Az I/1. E., mint országos irányítója az újítási területen dolgozók munkájának — ügyrendjénél és kis létszámánál fogva sem vehet részt az ország számos helyén tartandó társadalmi bírálatok mindegyikén. Csupán az országos viszonylatban rendezett társadalmi bírálatokon kell résztvenniök. Ilyenkor ők gondoskodnak az érdekelt dolgozók meghívásáról is. Megállapítást nyert, hogy az újítási csoportnak a miskolci igazgatóság társadalmi bírálatáról való távolmaradása nem jelentheti az újítási mozgalom és az újítók lebecsülését.

2. Az év elején meghirdetett — újítási előadók közötti — verseny értékelése valóban nem történt meg. Ebben azonban a gépészeti szakszolgálat újítási megbízottja is hibáztatható. Annak ellenére ugyanis, hogy a javaslatok 40 százaléka innen kerül ki, egyetlen újítási előadót sem találtak, aki teljesítette volna a versenyfeltételeket. A 7 szakosztály mellett szól azonban az a tény, hogy az I/1. E. osztály olyan versenyfeltételt szabott, amely kimondja, hogy a versenypontok bármelyikének nem teljesítése már kizáró tényező.

„Észszerű javaslat — megvalósítási huza-vona"

Lapunk június 26-i számában Bognár Károly elvtárs arról írt, hogy bár erősen megnövekedett Boba—Tapolca között a forgalom, nem cserélték ki a vonal egyetlen vízállomásának. Ukknak kisteljesítményű vízdaruját. Ez nagy mértékben nehezítette a munkát.

A cikk elérte: a dolgozók megelégedésére szeptember 20-án üzembehelyezték az új nagy darut.

Beszélgetés egy vasutas tanácstaggal

Amikor négy év előtt *Nagykátán* tanácstaggá választották *Lengyel II. Mihályt*, a Keleti pályaudvar leadási raktárának dolgozóját, örömmel írta levelében:

„A tanácsban az alkotmányban lefektetett jogok alapján, a nép őszinte szeretetével párosulva fogom a dolgozók érdekeit képviselni... Első tennivalóink közé tartozik, hogy Nagykáta községben gyorsan felépítsük az óvodát és dűlőre vigyük az artézi-kutak régóta vajúdó ügyét..."

A levél írása óta négy esztendő telt el és, hogy most beszélgetünk Lengyel elvtárssal a tanácsban végzett munkájáról, azt kérdezzük először: *elkészült-e az óvoda?*

— ***El bizony, oda jár már évek óta a falu apraja. Nagy segítséget jelentett létesítése az egész községnek, megkönnyítette a község dolgozóinak munkáját.***

— De nemcsak az óvoda létesítése az, ami megszerettette a dolgozókkal a tanácsot. A nagykátai tanács — hibák ellenére is — a dolgozók számos panaszát, kérelmét orvosolta, sokat segített a község fejlődésében. De meg kell mondani, hogy segíthetett volna többet is. Például az *artézi-kutak* még máig sem készültek el. Pedig magam is, ígéretemhez híven, többször sürgettem elkészítését. Azonban az ügy húzódott, legfőbb oka az volt, hogy a gyár nem tudta leszállítani a horganyzott csöveket. A tanács hanyagságának is része van ebben, mert a csőügynek nem lett volna szabad évekig elhúzódni. Én beszéltem erről, de nem vették eléggé figyelembe szavaimat. Volt aztán más hasonló ügy is. Kilencven család kérte, köztük én is, a villany bevezetését. A községben van villany és három ujabb oszlop segítségével meg lehetett volna oldani kérésünket, mert még azt is vállaltuk, hogy a magunk erejéből előteremtjük az oszlopokat. A tanácshoz beadott kérvényre azonban még máig sem érkezett válasz. Az ilyen sikertelenségek elkeserítettek. Már több mint egy éve nem járok a tanácsülésekre, nem veszek részt a tanács munkájában, nem képviselem azok ügyét, akik engem a tanácsba választottak. Most már látom, hibát követtem el, hisz magatartásom megnehezítette a tanács munkáját és hozzájárult ahhoz is, hogy jogos kérelmek nem nyertek elintézést.

— *Az új tanácstörvény kiszélesíti a tanácstagok jogait, elősegíti, hogy megjavuljon a tanács munkája, egyszóval változtat a régi helyzeten.* Nagyobb hatáskört biztosít a megválasztott tanácstagnak, több lehetőséget ad a dolgozók ügyeinek képviseletére. Az új tanácstörvény biztosíték arra, hogy a jövőben ne lehessen mellőzni, figyelmen kívül hagyni a tanácstagok véleményét. És ha a választók bizalmából ismét én képviselném ügyeiket a tanácsban, ígérem, hogy sokkal lelkiismeretesebben végzem majd munkámat, élve a tanácstörvényben biztosított jogaimmal és kötelességeimmel.

2 LEVÉL — két VÉLEMÉNY

Zimány István elvtárs, a Déli fűtőház dolgozója még március közepén panaszolta, hogy családjával együtt 8 éve egy konyhában lakik, mert a szobája romos, használhatatlan. Bizony ilyen körülmények között nehéz az éjszakai szolgálat fáradalmait kipihenni. Ezt megértette a lakásügyekkel foglalkozó szerv is és március 27-én megérkezett a panaszra a megnyugtató válasz:

„Kedves Elvtársak! A panaszos levélmásolat (?) visszacsatolása mellett közöljük, hogy Zimány István fűtőházi dolgozó romos lakószobája helyreállításának akadálya nincs. A budapesti MÁV Igazgatóságtól bekért költségszámítás birtokában a helyreállítási munkálatok végrehajtásához szükséges költségfedezetet biztosítani fogjuk." Aláírás: *Tóth Géza* szakosztályvezető helyettes.

Örültünk a levélnek, de még jobban örült neki Zimány elvtárs. Csakhogy az öröm nem tartott soká. Június 17-én arról értesültünk, hogy nem állították helyre a lakást, sőt a romos szobából el akarnak venni 80 centimétert, hogy egy másik lakást kibővítsenek. Hogyan? Helyreállítani nem lehetett, de egy másikat másnak bővíteni igen? Itt valami nincs rendjén. Ismét a „megértő", illetékes szervhez fordultunk. A válaszból — mely három hónapig váratott magára — kiderült, hogy nem is olyan megértő ez a szerv, mint amilyen bürokratikus. A válasz így hangzott: *„Zimány István mozdonyvezető 1719/1954. szám alatt megküldött levelével kapcsolatban közöljük, hogy ezidő szerint a rendelkezésünk alatt álló hitelből a kérelemnek eleget tenni nem tudunk. Az érintett lakások bombasérültek és eljárást folytatunk az irányban, hogy azokra beruházási hitelt biztosítsunk. Ennek megtörténte után az elvtársakat értesíteni fogjuk."* Aláírás: *Tóth Géza* szakosztályvezető helyettes.

Ezt a választ nem értjük. Még kevésbbé érti Zimány elvtárs. Megkértük Tóth elvtársat, hogy magyarázza meg nekünk. Válasza „világos" A háborús sérült lakások helyreállításához beruházási hitel kell. Ilyen hitel nincs. Lakásokat leválasztani viszont lehet, mert ehhez felújítási hitel kell és ilyen van.

Arra a kérdésre, hogy miért tartott a válaszadás majd egy negyedévig, Tari elvtárs, az ügy előadója ad felvilágosítást: *a budapesti igazgatóság II osztályának írtunk át ebben az ügyben, de többszöri sürgetésünkre mind a mai napig nem válaszolt.*

A mi véleményünk az, hogy a dolgozók jogos panaszainak ilyenfajta „intézése" ellentétes a kormányprogramm szellemével. Legfőbb ideje, hogy a rendeleteket ne takarózásra használják fel az „illetékesek", hanem a dolgozók érdekében. Ha rossz a rendelet, tessék harcolni a megváltoztatásáért. Ígérgetés, aktatologatás helyett cselekedetet várnak a dolgozók.

Egy vasútforgalmi technikumban



Megkezdték a tanulást a szegedi vasútforgalmi technikum elsőéves növendékei. A fiatalok Hausler Ágnes gyakorlatvezető magyarázatát hallgatják.

(Kovács Géza felv.)

Hírek

— AZ ÜNNEPI KÖNYVHÉT során könyvkiállítást és vásárt rendeznek a nagyobb szolgálati helyeken és üzemekben.

— OKTÓBER 2-ÁN ÉJFÉLKOR megszűnik a nyári időszámítás. A minisztertanács határozata értelmében a nyári időszámítás, amelyet május 23-án vezettek be, október 3-ig tart. Október 2-án 24 órakor tehát az órákat 23 órára kell visszaigazítani.

— HONVÉD DÍSZ-BRIGÁDOT ALAKÍTOTTAK a fiatalok az Északi Járműjavítóban a néphadsereg napja tiszteletére. A brigád jó munkájával hozzájárul ahhoz, hogy az üzem a Koreának készítendő motorosvonatok exporttervét teljesíteni tudja.

— A NAGYKANIZSAI VASUTASOK Kodály Zoltánról elnevezett, újjáépített kultúrotthonát az elmult napokban adták át ünnepség keretében a dolgozóknak.

— **Búvárszivattyút szerelnek** fel *Salgótarjánban. Az új berendezéssel megjavítják a mozdonyok és az állomás vízellátását.*

— AZ IGAZGATÓSÁGOK VERSENYÉBEN PÉCS AZ ELSŐ. Az augusztusi értékelés a következő: 1. Pécs 22 pont; 2. Szombathely 27, 3. Debrecen 30, 4. Miskolc 31, 5. Szeged 36, 6. Budapest 43 ponttal.

— **Kétemeletes, korszerű orvosi rendelőintézet** *épült Pécsett dolgozóink számára. Az új rendelőintézet — amely több mint egymillió forint költséggel készült — mintegy 13.000 ambuláns beteg ellátására alkalmas.*

— A BUDAPESTI ELŐVÁROSI VASÚT Törökőr és Sashalom—Cinkotai nagyitce allomások közötti vonalát ötmillió forintos beruházással korszerűsítik.

— **Újtípusú vasúti személykocsi** *mintapéldánya készül a Dunakeszi Vagongyárban. Az újtípusú kocsikban az eddiginél kényelmesebb lesz az utazás.*

— **Négyvágányú vasútvonalat** *építettek mintegy két és fél kilométer hosszúságban Budapest-Ferencváros és Kőbánya-Felső között. Ez vasúthálózatunk első — nyíltvonali megelőzésre alkalmas — négyvágányú pályaszakasza.*

— KÉT ÚJ KIJÁRÓVÁGÁNYT LÉTESÍTETTEK Rákosrendező állomáson. Az egyik Rákosrendezőt Rákospalotával köti össze, míg a másik sínpár a Nyugati-pályaudvarral létesít közvetlen kapcsolatot. A kijáróvágányok építésével közel negyedmillió forint megtakarítást érünk el.

— **BEFEJEZTE MŰKÖDÉSÉT** *a szigetközi újjáépítést segítő MÁV szállítási szolgálat. 28 árvízsújtotta községbe 33 nap alatt 31 millió téglát, 2 millió cserepet, 51.000 mázsa cementet, 37.000 mázsa meszet és sok más építőanyagot juttattak el.*

Levelezőink ÍRJÁK

Miért állnak a gépek?

Erre szeretnének választ kapni a szobi vasutasok. Tavasszal hoztak az állomásra egy szállítószalagot, mely a szén szerelését könnyítené meg, ha fel volna szerelve, de sajnos, kint van a szabad ég alatt, lassan tönkremegy, csak éppen a szénrámolók nehéz munkáját nem teszi könnyebbé.

A mult év decemberében érkezett egy modern telefonközpont is. Azóta már néhány bizottság járt kint, tárgyaltak a felszereléséről, felmérték a helyét, de a mai napig sincs üzemben. Úgy gondoljuk, a gépekkel való ilyen gazdálkodás ellentétes az egész népgazdaság érdekével.

Garaba István,
Szob állomás

Még a tél beállta előtt...

Az elmult kemény tél a Szolnoki Járműjavítóban komoly károkat okozott az amúgyis sérült épületekben. Mi a tervünket becsülettel akarjuk teljesíteni. Tudjuk, hogy ez elsősorban rajtunk, dolgozókon múlik. De szeretnénk, ha felsőbb szerveink segítenének megfelelő munkakörülményeket teremteni még a tél beállta előtt. Lássák el fallal a kocsiosztály sérült részlegét, mert mintegy 250 dolgozó ma is huzatos helyen dolgozik, kitéve az időjárás viszontagságainak. Javítaná a munkakörülményt a szerkocsirészleg tetőzetének felemelése és jobb megvilágítása, mert a rossz világítás kihatással van a munkamenetre, nem is szólva a baleseti veszélyekről.

Cseh Zoltán,
Szolnok.

Tíz perc helyett — fél óra

Szeptember 7-én éjjel a 7061. számú vonat, amely három kocsit hozott Bicske állomásra, — késve érkezett. Így a rakományt az 51-es számú gyorstehervonat nem tudta továbbítani. A menetirányító az 1359/C számú vonatot jelölte meg a kocsik továbbítására. Amikor közöltük ezt Ősze Antal vonatvezetővel, hosszas káromkodás mellett kibúvókat keresett. Végülis felvéve a három kocsit, 10 perc helyett 30 perc tartózkodással haladt ki a vonat az állomásról. Nemcsak egyszerűen 20 percről van szó, hanem arról, hogy még mindig akadnak olyanok, akik nem értik, hogy minden kocsit úgy kell továbbítani, mintha személyszerint a magunk áruját továbbítanánk.

Kocsis József
Bicske.

„Objektív" nehézség vagy felületes munka?

A MÁV Tüzelőanyag Házhozszállítási Iroda szeptember 20-án értesített, hogy tűzifámat másnap szállítja. Egyben felhívták a figyelmemet, hogyha nem tudják átadni a küldeményt, akkor terhemre fogják visszafuvarozni. Feleségem egynapi szabadságot kért és 21-én várta a tüzelőt, de hiába. Felszólalásomra azt válaszolták, hogy a gépkocsi „meghibásodott", amiről nem tehetnek. Ezt a választ egyebként nem először adják a panasztévőknek.

Vajjon hány dolgozó maradt otthon szeptember 21-én, vagy máskor feleslegesen a munkájából? Mennyi keresetveszteséget jelent ez és mennyi kiesést a termelésből?

Helyes, hogy a felmerült költséget a címzettre hárítják, de ki fizeti meg azt a kárt, amit az ilyen felületes értesítés okoz?

Oroszkai István,
budapesti igazgatóság

Lokomotív hírek

Szombaton és vasárnap nagy erőpróba előtt áll a magyar atlétika. Férfi válogatottunk a finnek, legjobb női atlétáink pedig az angol válogatott ellen veszik fel a küzdelmet. A válogatottakban több Lokomotív-versenyző is helyet kapott. A férfi csapatban **Solymosi, Bárkányi, Lippai,** Csermák és az ifjonc Szakáll a vasutas versenyző. A női válogatottban Kazi Aranka képviseli a vasutas színeket. A magyar válogatott az 1954-es idény utolsó válogatott viadalán igen nehéz ellenfeleket kapott, hiszen mind a finn, mind az angol válogatottban több Európa-csúcs-tartó szerepel.

★

Kitűnően szerepel a Miskolci Lokomotív női kézilabdacsapata az országos bajnokság során. Az igen erős mezőnyből álló bajnokságban a miskolci lányok a második helyen állnak.

A Budapest I. osztályú labdarúgóbajnokságért folyó küzdelmekben öt vasutascsapat szerepel. Hasonlóképpen az NB I és NB II-es vasutas csapatokhoz — ezek is gyengén állnak a bajnokságban. Az I. csoportban a Rákosrendezői Lok. hatodik, a Rákospalotai Lok. a tizenegyedik, a IV. csoportban az Utasellátó csapata tizedik, a MÁVAUT tizenharmadik, az V. csoportban pedig a Ferencvárosi Lok. a tizenötödik helyen áll. A vasutas labdarúgósport hanyatlása igen szembetűnő. A központi vezetésnek a közelgő helttidényben erélyes kézzel kell rendet teremtenie a sportkörök labdarúgó-szakosztályaiban.

★

A Bp. Lokomotív vízilabda-csapata az országos bajnokságban a táblázat hetedik helyén áll, megelőzve a Hajógyár, az Opera, Eger, Szeged és az Izzó csapatát.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztalin-út 93 sz. — Telefon: 228—985 428—317. 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 38—40. Kiadóhivatal VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány.
Szikra Lapnyomda. Budapest. VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomda

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM. 41. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 OKTÓBER 9.

Ötödik hónapja sztahanovista szinten



Kassai József II. vonatkísérő ifi-brigádja (Szeged rendező p.-u.) már ötödik hónapja sztahanovista szint felett dolgozik.

(Kovács Géza felv.)

Hatékonyabb ellenőrzést

A népjólét emelésének fontos eszköze az árleszállítás. Erre azonban csak akkor kerülhet sor, ha emelkedik a munka termelékenysége és csökken a termékek önköltsége. Minden területen szinte kimeríthetetlen lehetőségek kínálkoznak az önköltség csökkentésére. Elsősorban rajtunk múlik, hogyan tudunk élni ezekkel a lehetőségekkel.

A vasutas dolgozókban számtalan tény bizonyítja erős a törekvés arra, hogy *az önköltség csökkentését tömegmozgalommá tegyék.* Célunk elérésének egyik módja, hogy a termelés állandó emelésén kívül legyünk *a termelés társadalmi ellenőrei is.* A termelési százalékon túl nézzük azt is, hogy a magunk és dolgozótársaink munkája gazdaságos-e, olcsóbban termelünk-e mint korábban. Ne hunyjunk szemet a szabálytalanságok, a legkisebb visszaélések felett sem, mert kicsinynek látszó ügyekből könnyen nőhetnek ki olyanok, amelyek milliós károkat okoznak népgazdaságunknak, mint ezt a napokban ismertté vált Szlota-ügyben láthattuk. A szabálytalanságok, anyagpazarlás, fegyelmezetlenség elnézésével — végeredményben magunkat károsítjuk meg. Pénzzel, idővel, anyaggal akkor gazdálkodunk jó gazda módján, ha felelősséget érzünk a munka minden mozzanatáért.

A szocialista ellenőrzésnek segítő szándékúnak, oktatójellegűnek kell lennie, nemcsak a már elharapózott hibákat kell észrevennie, hanem *a hibaforrásokat kell feltárnia.* A jelenlegi ellenőrzési módszerek még nem töltik be ezt a szerepet, nem is beszélve olyan esetekről, amikor az ellenőrzés egyenesen káros hatással van az önköltségcsökkentésre. Nem szükséges élénk képzelőerő ahhoz, hogy el tudjuk gondolni, mennyire feltartja egy-egy szolgálati hely munkáját, ha egymásnak adják a kilincset az ellenőrök. A *„melegkilincs-mozgalom"* az ellenőrinvázió céljа aligha lehet segítő szándékú, sokkal valószínűbb cél: a napidíjak növelése. Az ilyen túlzott ellenőrzés kirívó példáját tudnák elmondani a *Budapesti Magasépítő ÜV székesfehérvári kirendeltségének* dolgozói. Szeptember elején *hat nap alatt 89 ellenőrhöz* volt szerencséjük. Nem panaszkodhat azonban a kis *sümegi állomás* sem, amelyet egyszerre öt ellenőr keresett fel a szombathelyi igazgatóságtól.

Sokan a látogatásjellegű ellenőrzéstől sem idegenkednek. A vasúti főosztályon nem egy útilszámolás tanuskodik arról, hogy gyakoriak az *egynapos ellenőrző utak* távoli városokba, mint például *Pécsre, Debrecenbe.* Vajjon hány órát tölthet ellenőrzéssel az, aki reggel indul mondjuk *Pécsre* és estére már vissza is érkezik (megjegyezzük: nem repülőgéppel utazik).

Minden ellenőrzés annyit ér, amennyire érezteti eredményét az ellenőrzött üzem, szolgálati hely munkájának gazdaságosabbá tételében. Ebből következik, hogy az ellenőr jobban, de legalább annyira kell, hogy ismerje feladatát, mint az, akinek a munkáját ellenőrzi, felkészültsége, helyi ismerete, tárgyi tudása ne hagyjon semmi kívánnivalót. A segítőszándék ne a túlzott barátságosságban, ne a feltárt hibák elnézésében nyilvánuljon meg, hanem az elvtársiasságban. *Az ellenőr szerezzen érvényt véleményének, küzdjön a hibák mielőbbi kijavításáért.* Természetesen ehhez az ellenőrzött szolgálati hely vezetőinek, dolgozóinak is a legmesszebbmenő segítséget kell nyújtaniok. Hogyan lehetne az ellenőrzés eredményes ott, ahol semmit sem tesznek a hibák megszüntetéséért. Például az ellenőrzés már egy évvel ezelőtt feltárta, hogy a pécsi igazgatóság anyagosztályán nem egyeztetik a rulianyilvántartólapokat a külszolgálatokéval. A hiba ennek ellenére még ma is fennáll, pedig az ilyen elnézés számos visszaélést takargathat, mint ezt a *Sándorfalvi-ügy* példája is bizonyítja. Sándorfalvi és 21 társa *mintegy negyedmillió forint értékű egyenruházati felszerelést lopott el a dolgozóktól. Eberebb ellenőrzéssel már a kezdet kezdetén elejét vehették volna a kártevésnek.*

A segítőszándék is elsikkad ott, ahol az ellenőrzés belekeveredik a bürokrácia hínárjába. Ha az ellenőrök *csak jelentéseket, aktákat gyártanak észrevételeikről, ahelyett, hogy azonnal intézkednének, tanáccsal segítenék a szolgálati hely vezetőit, dolgozóit, aligha lesz meg elienőrzésük kívánt hatása.*

A munka, a termelés, az anyaggazdálkodás, a gazdaságos szállítás ellenőrzése azonban *nem lehet csak a felsőbb szervek ellenőreinek feladata.* A szakvonali vezetők, a műszakiak ellenőrzési munkája elengedhetetlen. A vasút legtöbb területén az éberség hiánya, az ellenőrzés elmulasztása, emberéleteket, milliós értékeket veszélyeztet. Ha más területen nem is fenyeget olyan formában a veszély, mint a forgalomnál és a vontatásnál, mégis elsőrendű népgazdasági érdek a mindenre kiterjedő ellenőrzés. A kereskedelmi és szertári szolgálatnál az ellenőrzés szünetelésének minden pillanata nemcsak anyagi és árukárokat okozhat, hanem egy-egy alkalom lehet arra, hogy tolvajt szüljön. A műhelyekben, járműjavítókban a technológiai és a bizonylati fegyelem megszilárdítása el sem képzelhető a szüntelen, sokirányú ellenőrzés nélkül.

Mindebből egyenesen következik, hogy kétféle ellenőrzésnek kell kiegészíteni egymást: a társadalminak, az alulróljövő ellenőrzésnek és a felsőbb szervek ellenőrzésének. A dolgozók felelősségérzete nem egyszer akadályozott meg vagy leplezett le visszaélést, anyagpazarlást, bércsalást. A dolgozók jelentettek a nyáron, hogy a dombóvári szertárnál a féktömlőket közvetlenül a cserléptető alá raktározták el, s a hőség tönkreteszi a tömlőket. Ugyancsak a dolgozók ébersége leplezte le, hogy az *Északi Járműjavítóban* hamis utalványokkal vételeztek ki lúgkövet. Az alulróljövő ellenőrzés a *Magasépítményi Szakszertárnál* nagyobbarányú falopást akadályozott meg. De folytathatnánk a példák felsorolását annak bizonyítására, hogy dolgozóinkban megvan az akarat a társadalmi ellenőrzés tömegmozgalomma fejlesztésére. Ezt az akaratot kell fokoznia a pártszervezeteknek, a szakszervezeteknek, különösen az anyagfelhasználás, az utalványozás, a minőség ellenőrzése kapcsán.

Fontos szerep hárul a vasuti önköltségcsökkentésért folytatott harcban *a jegyvizsgálókra és a főjegyvizsgálókra.* Nemrég lepleztek le Vácon egy jegycsalót, aki több mint egy éve jegy nélkül utazott Vác—Budapest között. Vannak vonalaink, ahol a főjegyvizsgálók egyetlen éjszaka a már lekezelt kocsik után 600—800 forintot szednek be. Különösen felületes a jegyvizsgálat a BEV egyes vonalain, főként a csepeli gyorsvasúton, ahol — annak ellenére, hogy az utaslétszám emelkedett — a bevétel 1954 első négy hónapjában 38.744 forinttal volt kevesebb, mint tavaly ugyanebben az időszakban.

A jegyvizsgálók helytelen vezénylése is sok jegycsalásra ad lehetőséget. Vannak úgynevezett *„jóljekvő"* vonatok, amelyeknek minden kocsijára jut jegyvizsgáló, más vonatoknál pedig 6—8 kocsit kell, illetve kellene kezelnie egy jegyvizsgálónak. A vezénylésnek ügyelnie kell arra, hogy lehetőleg 3—3 kocsit kapjon egy-egy jegyvizsgáló. Szinte felmérhetetlen összeggel növeli a vasút önköltségét az is, hogy az utasleadási lapok a nehézkes, hosszadalmas adminisztráció miatt tömegével évülnek el.

Az önköltségcsökkentés a dolgozók legszélesebb rétegeit legközelebbről érintő terület. Tudnunk kell: azért takarékoskodunk, azért harcolunk az önköltség leszorításáért, hogy jobban élhessünk. Drága, költséges termeléssel, gazdaságtalan szállítással semmire sem megyünk. Csak olcsóbb termeléssel, beosztással, takarékoskodással teremthetünk még jobb életet magunknak. Minden vasutas dolgozó a legközvetlenebbül érdekelt abban, hogy elősegítse a hatékonyabb ellenőrzést s ezzel hozzájáruljon az önköltség csökkentéséhez, az előrelátó felelősségérzettől áthatott gazdálkodás megteremtéséhez. Ezt írja elő pártunk kongresszusának határozata, ez mindannyiunk elsőrendű érdeke.

Megkezdte munkáját a nemzetközi vasúti értekezlet

Hazánkban ülesezik a nemzetközi személyvonatok menetrendjével foglalkozó értekezlet. A konferencián résztvesz valamennyi európai állam, valamint Libanon, Szíria és Egyiptom vasútjának küldöttsége.

A nagyfontosságú nemzetközi vasúti értekezlet ünnepélyes megnyitóján *W. Tribelhorn,* a svájci vasutak forgalmi főosztályának vezetője ismertette a konferencia jelentőségét, majd a Magyar Államvasutak vezérigazgatója, *Csanádi György* elvtárs tartott ünnepi beszédet.

— Nagy örömömre szolgál, hogy az *Európai Személyvonati Menetrendi és Kocsikiállítási Értekezlet* ezévi ülésszakát Budapesten tartja — mondotta. — A Magyar Államvasutak megbecsülésének, munkánk és eredményeink elismerésének tekintem az európai vasutak részéről megnyilvánuló bizalmat, hogy ennek az igen nagyjelentőségű értekezletnek a megrendezésével bennünket bíztak meg. Ez az összejövetel alkalmat nyújt mindnyájunknak arra, hogy a kapcsolatokat szorosabbra fűzzük és bensőségesebbé tegyük. Az értekezlet az európai és közelkeleti vasutak legmagasabb színvonalú találkozója. Ezt bizonyítja az a tény is, hogy több vasúti delegáció élén maga a vasút vezetője jött el Budapestre. — Az értekezlet feladata a személyszállítás tökéletesítése, kényelmesebbé tétele. — Alig van vasutasok részére szebb feladat, mint a személyszállítás feltételeinek javítása, kényelmének fokozása.

A megnyitás napján *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter az európai és közelkeleti vasutak delegációinak tiszteletére fogadást rendezett a parlamentben.

A fogadást követő napon a külföldi vasutas vendégek megtekintették a fővárost. Pénteken reggel a konferencia érdemben is megkezdte munkáját.

IGY KÉSZÜLÜNK NOVEMBER 7-RE

Budapest-Keleti állomás versenyre hívja az ország valamennyi személypályaudvarát

Budapest—Keleti pályaudvar dolgozói versenyfelhívást bocsátottak ki. *„Boldog örömmel csatlakozunk a MÁVAG Mozdony- és Gépgyár dolgozóinak kezdeményezéséhez"* — mondja a felhívás. „A negyedik negyedévi terv teljesítésének versenyszakaszában kettős ünnepet ünnepelünk, november 7-ét a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulóját és a tanácsválasztásokat. Mi is az eddiginél jobb munkával akarjuk köszönteni a kettős ünnepet, és ennek érdekében *versenyre hívjuk az ország valamennyi személypályaudvarát.*"

A dolgozók elhatározták, hogy ebben a versenyben a munkásvonatok késését 0.3, az induló vonatok késését pedig 1.2 százalékra csökkentik. A kocsiforduló teljesítésénél 100, a gőztartási terv, mint fontos önköltségcsökkentési tényező teljesítésénél 105 százalékos eredményt vállaltak. Vállalták a balesetmentes munkát és kimondották, hogy a *mezőgazdaság megsegítése érdekében a kereskedelmi dolgozók a forgalmi dolgozókkal összefogva, a vidékre feladott mezőgazdasági gépeket soronkívül az első vonattal továbbítják.* Szerepel még a vállalások között a rakodási terv 103, a kocsikihasználás 104 százalékra való teljesítése.

Havi 1180 tonna szén- és 545 kocsimegtakarítás

Rákosrendező csomópont dolgozóinak példáját követve *Miskolc csomópont* dolgozói az elsők között csatlakoztak a MÁVAG dolgozóinak felhívásához. A miskolciak a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulója és a tanácsválasztás tiszteletére a többi között vállalták, hogy a kocsikihasználás tervszámát 103.5 százalékra emelik, ami azt jelenti, hogy a kocsikat az eddigi 13 tonna helyett átlagosan 13.6 tonna áruval rakják meg. *Ezzel havonta 545 kocsit takarítanak meg.* Az anyagtakarékosság szem előtt tartásával a tervhez viszonyítva 7 *százalékos szénmegtakarítást érnek el, ami havonta 1180 tonnának felel meg.* A kocsiforduló meggyorsítása érdekében az egy kocsira eső 7.82 óra tartózkodás 7.70 órára csökkentik és ezzel kocsitartózkodási tervüket 104 százalékra teljesítik.

A vontatási fiókműhely az eddigi 820 kocsi helyett havonta 950 kocsit javít meg.

1080 család téli tüzelőszükségletét fedezi a ferencvárosiak szénmegtakarítása

A *Munka Vörös Zászló Érdemrendjével* kitüntetett *Budapest-Ferencváros* csomópont dolgozói multbani munkasikereikhez méltón vállalásokkal csatlakoztak a MÁVAG felhívásához, hogy méltóképpen ünnepelhessék november 7-t és a tanácsválasztásokat. Elsősorban a *vonatrendezési munka jobbátételére* törekszenek. Vállalták, hogy helyes szervezéssel a tolatómozdonyok gazdaságos felhasználásával kocsimozdítási tervüket 106 százalékra növelik és ezzel az egy kocsira eső 4.5 perces átlagos tolatási időt 4.25 percre csökkentik. Az elegy-továbbítás meggyorsítása érdekében az egy vonatra eső 872 tonna átlagos terhelést *25 tonnával emelik,* ami 103 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Ezzel a vállalásukkal havonta mintegy 30 darab *2000 tonnás vonat közlekedtetését takarítják meg.*

Szénfogyasztásukat havi átlagban *nyolc százalékkal csökkentik,* ami az utolsó tervnegyedhez viszonyítva 3240 tonna megtakarításnak felel meg a népgazdaság számára pedig negyed év alatt 615.600 forint megtakarítást jelent. *Ebből a megtakarított szénmennyiségből 1080 család téli tüzelőszükségletét lehet fedezni.*

Szép felajánlással járult hozzá a vállalásokhoz a kocsijavítóműhely is: 8000 kocsi vágányok közötti megjavításával mozdítja elő az őszi forgalom sikerét.

Tíz százalékkal csökkentik az árukárok összegét Budapest-Nyugati állomáson

Budapest—Nyugati pályaudvar dolgozói a személy- és munkásvonatok menetrendszerinti indítását eddig is jól teljesítették. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom és a tanácsválasztások tiszteletére ezt a munkát tovább javítják. Vállalták, hogy a személy- és munkásvonatok menetrendszerinti indítását a jelenlegi 99 százalékról november 7-ig 99.3, a tanácsválasztásig 99.6 százalékra teljesítik. Az egy mázsára jutó árumozdítási költséget 0.29 fillérről november 7-ig 0.28 fillérre, a tanácsválasztásig 0.24 fillérre csökkentik.

Az árukárok csökkentésére is szép vállalást tettek. *Az egy tonnára eső kár összegét a BVKH által hivatalosan megállapított károsszeg alapján 10 százalékkal szállítják le.*

Kép a Szovjetunióból



A darnyicai vasutasok poliklinikája.

(M. Ozerszkij felv.)

Felszabadulásunk 10-ik évfordulójára

készülnek a kecskeméti vasutasok

A *„hírös város"* történelme legnagyobb eseményének évfordulójára készül. Október 30—31-én lesz tíz éve, hogy a nagy alföldi város utcáin végigdübörögtek a szabadságot hozó harckocsik, a *„cifra palota"* tetején első ízben lobogtatott vörös zászlót a hűvös októberi szél.

A város dolgozóival együtt ünnepre készülnek a vasutasok is.

A nagy nap felvirradtát *zenés ébresztő* fogja jelezni. A helyi zenekar köszönti majd a várost, a beérkező vonatokat és az állomás dolgozóit. Zenével köszöntik azokat a vasutasokat is, akik a felszabadulás óta megszakítás nélkül látják el nehéz szolgálatukat, akiknek szeme előtt és munkájuk által változott meg az élet Kecskeméten: *Beregi Józsefet, Lázár Jánost, Dezséri Gyulát, Tóth Lászlót, Tóth Sándort, Pallai Józsefet, Kovács Imrét és a többieket.* A felsoroltak közül néhányan a következő hetekben csoportos beszélgetéseket tartanak, elsősorban a fiatalok között. Elmondják, hogyan döntötték romba német bombák a felvételi épületet, raktárakat. Beszélnek majd az első napok hősies munkájáról a tíz év alatt megtett útról. Van mit elmondani, hisz a tíz év alatt sok minden történt. Újjáépült a felvételi épület, kibővült a vágányhálózat, új raktárak emelkedtek, fürdőt, mosdót, kultúrotthont kaptak a vasutasok és majdnem duplájára emelkedett a felszabadulás előttihez hasonlítva a forgalom. Akik végezték e munkát, maguk is megváltoztak, más emberré lettek. *Lázár* elvtárs deresedő halántékkal kezdett tanulni, hogy pótolja, amit elmulasztott. 42 éves korában érettségizett — s most egyetemre készül. *Bokor* elvtárs első gimnázista — de a lánya már másodikos gimnáziumba jár. Gondolta volna-e *Bokor* elvtárs, amikor az 5 elemi elvégzése után abbahagyta a tanulást? Vagy tudnak-e a fiatalok arról, hogy *Bokor* elvtárs annakidején tíz évet várt, míg megkapta az egyenruháját. Márpedig Kecskeméten úgyszólván nincs olyan vasutas, akinek ne lenne egyenruhája.

A felszabadulás új életet hozott. A terv szerint *grafikonok, képek segítségével is igyekeznek ezt szemléltetően bemutatni.* Már arra is gondoltak, hogyan jutnak képekhez: felkeresik a megyei ujság szerkesztőségét és tőlük kérnek segítséget.

A DISZ-szervezet könyvankétot tervez a *„Vígszínházi csata"* és a *„Honfoglalás"* című könyvekből. Szó van arról is, hogy meghívnak egy honvédtisztet: tartson előadást *Magyarország felszabadításáról, a kilencedik csapásról.*

Az ünnepségre készülve, Kecskemét vasutasainak hálája a Szovjetunió felé száll. Nézzük, mit mond erről a terv? A város szabadságáért szovjet harcosok ontották vérüket. Kecskemétről most levél indul a nagy szovjet hazába, hogy megkeresse az egyik hős hozzátartozóit és elmondja nekik: *nem hiába folyt a hősi vér, élni tudtunk a szabadsággal, őrizzük emléküket a vöröscsillagos katonáknak.* S e levéllel egyidőben egy másik is útrakel. *Sánta András* DISZ-brigádja írja *Archipov* és *Lucskov* elvtársaknak. Beszámolnak arról, hogyan vették át siktolatási módszerüket, hogyan gyorsították meg segítségével a kocsirendezést. A szovjet munkamódszerek terjesztésére egyébként a szakszervezet és az MSZT ismeretterjesztő előadásokat rendez.

Ez új lendületet ad majd a *„felszabadulási műszak"*-nak is, melyre máris készülődnek a vasutasok. A verseny első szakasza a város felszabadulásának napjáig tart, de utána tovább folyik április 4-ig, hazánk felszabadulásának évfordulójáig.

A versenyt lelkesíteni fogja az *ünnepi faliujság*, a kiválóak népszerűsítése és — ha sikerül a MOKÉP-től beszerezni — a bemutatandó filmek is. Szó van arról, hogy bemutatják a felszabadulás első évfordulóján készült dokumentum filmet és több hasonló témájút. Ezenkívül *röpgyűléseket* tartanak a különböző szolgálati helyeken, szolgálatátadásnál megemlékeznek az évfordulóról és résztvesznek a város dolgozóinak ünnepségein.

A terv közös munkája a pártszervezetnek, az üzemi bizottságnak, a DISZ-, MNDSZ- és MSZT-szervezetnek. Elkészítésénél figyelembevették a dolgozók javaslatait. Az ünnepségek sikeres lebonyolítását is közösen biztosítják a mozgalmi szervek, hogy feledhetetlen nap legyen Kecskemét vasutasai számára a felszabadulás tizedik évfordulója.

ÜZEMI ÉS SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁGOK!

Készüljünk fel a téli forgalomra!

Az idei télre való eredményes felkészülés megköveteli, hogy jobban érvényesüljön munkánkban a tervszerű előrelátás, a párt határozatainak végrehajtásáért a fokozottabb felelősségérzet.

Ezért mi, Veszprém-külső vasúti csomópont — mint minden télen a legveszélyeztetettebb csomópontok egyikének — üzemi bizottságai és valamennyi funkcionáriusa, a szakmai vezetők bevonásával összaktíva-értekezleten elhatároztuk, hogy a téli forgalomban ránk háruló szállítási feladatok végrehajtásának biztosításáért a pártszervezetekre támaszkodva idejében felkészülünk a zord időjárás okozta nehézségek leküzdésére.

Felhívjuk a vasúti csomópontok üzemi bizottságait és szakmai vezetőit, csatlakozzanak kezdeményezésünkhöz és indítsunk versenyt, hogy melyik csomópont készül fel legjobban a téli forgalomra. A verseny szempontjaiként a Vasutas Dolgozók Szakszervezete elnökségének 1954 szeptember 27-én kiadott tájékoztatója alapján a következőket javasoljuk:

1. Mi, szakmai vezetők vállaljuk

a) A várható hideg időjárás és hófúvások okozta nehézségek megelőzésére a többéves helyi tapasztalatok alapján szorosan együttműködünk és időben megtesszük a szükséges intézkedéseket, felkészítjük az első teleseket december 1-re.

b) A lehetőségekhez mérten megjavítjuk az utazás feltételeit és az ezzel kapcsolatos teendőket december 1-re elvégezzük.

c) Anyagi alapjainkat figyelembevéve gondoskodunk az épületek, szolgálati helyek, műhelyek, szálláshelyek és laktanyák téli felkészítéséről, a belső berendezések megjavításáról, a külső tér rendbetételéről, a talajegyenetlenségek felszámolásáról december 1-ig.

d) Felülvizsgáljuk és előkészítjük a gépi berendezéseket és a kézi szállítási eszközöket november 15-ig.

e) Gondoskodunk a dolgozók egészségének védelméről, ellenállóképességének növeléséről, az üzemi konyhák és vendéglehez szükséges tárolható nyersanyagok beszerzéséről és tárolásáról, a védőételeket főző helyek előkészítéséről, a védőruhák igényléséről és készenlétbehelyezéséről december 1-ig.

2. Mi, üzemi bizottságok vállaljuk:

a) Segítséget nyújtunk a szakmai vezetőknek a feladatok maradéktalan végrehajtásához és mozgósítjuk a dolgozókat, hogy a tennivalókat időben elvégezzék. Ellenőrizzük a szakmai vezetők ezirányú tevékenységét és aktívahálózatunk mozgósításával a minőségi munkát.

b) A társadalombiztosítási tanács egészségügyi albizottságain és a munkavédelmi bizottság egészségügyi csoportjain keresztül segítséget nyújtunk a nehézségek leküzdéséhez, a hiányosságok felszámolásához.

Javasoljuk, hogy a verseny értékelésére december 10-én kerüljön sor, erre felkérjük a szakszervezet területi bizottságát, illetve a szakszervezet elnökségét.

Mi, Veszprém-külső csomópont üzemi bizottságai és szakmai vezetői biztosak vagyunk abban, hogy felhívásunkhoz csatlakozik az összes csomópont és szolgalati hely, mert a felhívásban lefektetett tennivalók megvalósítása fontos eszköze a téli forgalom zökkenőmentes lebonyolításának.

Előre a téli forgalom sikeréért!

A Veszprém-külső vasúti csomópont üzemi bizottságai és szakmai vezetői.

★

A szakszervezet elnöksége örömmel üdvözli a veszprémi gócpont felhivását, melyben példamutatóan foglalkoznak a dolgozókról való gondoskodással a télre való felkészülés során. Követendő példaképen állítja valamennyi üzemi bizottság szakszervezeti aktiva és gazdasági vezető elé, egyben felhívja a gócpontok szakszervezeti aktiváit és gazdasági vezetőit: csatlakozzanak a példamutató kezdeményezéshez.

A távközlő és biztosítóberendezési szolgálat önköltségcsökkentési feladatai

A vasúti főosztály önköltségcsökkentési bizottsága üzemi előadássorozatában *Szücs Sándor* elvtárs, a 9/C. osztály vezetője a távközlő és biztosítóberendezési szolgálat önköltségcsökkentési feladatairól legutóbb Budapest-Keleti pályaudvaron, a TBKE budapesti dolgozói előtt tartott előadást.

— A népgazdaság jelentős megtakarításokat vár a távközlő és biztosítóberendezési dolgozóktól — mondotta — mert ez a szakszolgálati ág többnyire külföldről behozott drága anyagokkal dolgozik. Az ezekkel való takarékosság nagy mértékben csökkentheti a fenntartási és beruházási költségeket. *Nem szabad például megengedni, hogy száraztelepek tömegesen készletben heverjenek és állásukban tönkremenjenek.* Az óraközpontban nemrég *253 darab felhasználatlan drága rádiócsövet találtak.* Sok más anyag is felhasználatlanul kallódik a szolgálati helyeken. *A készletben heverő anyagok 16 millió forintot kötnek le a MÁV forgóalapjából.* Sürgősen meg kell valósítani a szakszertári rendszert és központilag kell nyilvántartani minden anyagot.

Több olyan szempontra és módszerre hívta fel ezután az előadó a figyelmet, amelyek elősegítik a takarékosságot.

A hozzászólásokból, amelyek helyesen egészítették ki és példákkal világították meg az előadó által elmondottakat, kitűnt, hogy a távközlő és biztosítóberendezési dolgozók szívükön viselik az önköltségcsökkentés ügyét.

Nagy Kálmán elvtárs bejelentette, hogy a takarékosság előmozdítása érdekében a TBKE és a pályafenntartás dolgozóiból álló komplex-brigád alakítását tervezik a szigetelt sinek fenntartására. *Martini* elvtárs javasolta, hogy máskor a hasonló tanácskozásokra hívják meg a pályafenntartás képviselőit is, mert a pályafenntartásiak sok kárt okoznak a távközlő és biztosítóberendezési szolgálatnak. Talpfák, pályakocsik kidobálásával megrongálják a vonóvezetékeket, összetörik a csatornafedeleket. *Tapasztalata szerint az állomások területén rengeteg terheletlen régi kábel van a föld alatt, amelyekre már semmi szükség. Ezekből sok színes fémet lehetne nyerni.* Feludi elvtárs indítványozta, hogy *rendszeresen ismertessék, milyen elfekvő anyagok vannak egyes szakaszokon, hogy azok a szakaszok, amelyeknek szükségük van rá, igényelhessék.* Kerti elvtárs azt tette szóvá, hogy egyes szolgálati helyeken *sok felesleges távközlő berendezés van használatban.* Ezeknek leszerelésével anyagot és jelentős karbantartási munkát lehetne megtakarítani. *A kerepesúti BEV-állomáson* régen négy távbeszélőkészülék volt, most kilenc van. *Óbuda-elágazásnál* is külön asztalt foglalnak el a telefonok. Olyan kisszolgálati helyen, mint *Pomáz*, szintén felesleges a hét telefonkészülék. *Kutas* elvtárs javasolta, hogy a MÁV alakítson központi munkahelyet, ahol egyké begyakorolt munkás olcsón elkészíthetné a vasút egész zsinórszükségletét. *Kemencei* elvtárs a szakaszkezelőkre sok felesleges munkát háritó, bonyolult elszámolási rendszert kifogásolta, és kérte: egyszerűsítsék az adminisztrációt, hogy többet törődhessenek műszaki feladataikkal.

„Az új nyugdíjrendelet biztosítja megélhetésemet"

Földényi József elvtárs, mozdonylakatos a pécsi fűtőházban. Az üzem egyik legjobb dolgozója, aki magas kora ellenére is állandóan 135 százalék átlagteljesítménnyel dolgozik. Most, a nyugdíjtörvény megjelenése után levében írta meg szerkesztőségünknek, mennyire értékeli a nyugdíjtörvényt. Többek között ezeket írja *Földényi* elvtárs:



Hatvankét éves vagyok. Ez év elején ünnepeltem negyvenéves szolgálati jubileumomat és ezen a napon népi demokratikus államunk magas jutalomban részesitett.

Az új nyugdíjtörvény nem meglepetés számomra, hanem igazi öröm. És nemcsak az én örömöm ez, hanem a többi dolgozótársaim öröme is. A törvényben újabb fejlődést látok: az öregekről az eddiginél is jobban kíván gondoskodni népi államunk.

Nehéz mozdonyjavítási munkát végzek. Mivel ezideig nem láttam biztosítékát annak, hogy a régi nyugdíjból feleségemmel megélhessek, kénytelen voltam tovább dolgozni. Most úgy gondolom, hogy az új nyugdíjtörvény — eddigi becsületes munkám jutalmául — megélhetésemet biztosítja és nem kell aggódva arra gondolni, hogy mit hoz a holnap.

NEMZETKÖZI hírek

SZOVJETUNIÓ

Új erdősávok a vasutvonalak mentén



Az ősz folyamán, közel 40.000 kataszteri holdnak megfelelő területű erdősávot ültetnek a szovjet vasúti vonalak mentén.

Az utolsó 15 év alatt hétszeresére nőtt a vasút mentén a mezővédősávok hossza. Ha átszámítjuk a jelenlegi ültetési sávot vonalhosszra, látjuk, hogy 1200 kilométer hosszúságban történik az ültetés. A vasútügyi minisztérium ezzel a segítséggel voltaképpen 600.000 hóvédő pajzsot és ugyanannyi karót takarít meg 28 millió forintnak megfelelő értékben.

NYUGAT-NÉMETORSZÁG

És aztán kirakatpolitika



Amint a nyugatnémet hírügynökségek jelentik Kreefeldből, a nyugatnémet vasutak a nyáron első ízben alkalmaztak kísérletileg gumibetéteket sínek alá, a zökkenők és a kerékzaj csökkentésére. A gumibetétek kb. 5x5 cm nagyságúak, vastagságuk eléri a 16 milimétert. A világgá röpített hír bejárta a föld valamennyi országát és méltán keltett feltűnést. Annál is inkább, mert Adenauerék hírszolgálatának gondja volt arra is, hogy ezt akként tüntesse fel, mintha Nyugat-Németországban már egyéb sem hiányozna a zajtalanul járó vasútnál. Csak egy gyel nem számoltak Bonnban; az ENSZ Statisztikai Hivatala ugyanebben az időben ugyancsak világgá kürtölt egy másik hírt, amelyek nem támasztották alá azt a jó módot, amelyet a gumibetétes sínalátétekkel akartak elérni. Az Egyesült Nemzetek Szövetsége ugyanis arról számolt be, hogy a dolgozókra eső teljesítmény ugyan kétszeresére emelkedett Nyugat-Németországban, de a reálbérek 22 százalékkal csökkentek, nem is szólva a munkanélküliek számának állandó növekedéséről.

A nyugatnémet hírügynökségnek a zaj csökkentésére irányuló kísérlete tehát nem mondható egészen sikerültnek.

BULGÁRIA

A „Times" érdekes megállapításai



Az Angliában megjelenő *„Times"* szeptember 8-i számában cikk jelent meg. Ebben egyik szemlelíró érdekes megállapításokat tett a Bolgár Népköztársaságnak a lipcsei vásáron elért sikeréről. Többek között ezeket írja: *„Leipzigben, — amelyen állandóan rajta függ a világ gazdasági, kereskedelmi és ipari vezetőinek tekintete — Bulgária Csehszlovákiával egy színvonalon állónak mutatkozott be, különféle gépek, vasúti és villamosberendezések, szerszámgépek termelése terén. A bolgároktól már megszokott termelvények mellett — a gyümölcs, bor, konzervek, szőnyegek hímzések — nagy figyelmet érdemel a bolgár ipar feltörése. Tíz évvel ezelőtt Bulgáriának jelentéktelen ipara volt csupán."*

AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS KÉRDÉSÉHEZ

Teljes mértékben egyetértek a *„Hogyan segítik menetirányítóink a vonali versenyt"* című cikkel, mert csak úgy tudjuk tervünket teljesíteni, illetve túlteljesíteni, ha alapos az együttműködés, ha a munka menetéről állandóan tájékoztatjuk egymást.

Éppen ezért szeretném szóvátenni, hogy a diósgyőr-vasgyári bányavasút vonalirányítói és az állomások forgalmi szolgálattevői között még nem elég szoros az együttműködés. Pedig vannak, akik már felismerték az együttműködés előnyeit. *Solymosi Rudolf* elvtárs, *Pereces* állomás forgalmi szolgálattevője például minden szolgálatba indulása előtt felkeresi a menetirányítót és megbeszéli vele a szolgálat várható problémáit, nehézségeit. Ugyanígy *Diósgyőr-Vasgyár Szabadság-rendezőjének* forgalmi szolgálattevői, *Virág Sándor* és *Pozsey Endre* elvtársak napközben is többször felkeresik a menetirányítót. De nemcsak a forgalmi szolgálattevők, hanem a munkájukat alapos körültekintéssel és felelősséggel ellátó tolatásvezetők is ismételten keresnek kapcsolatot a menetirányítóval, hogy munkájukat minél jobban meg tudják szervezni.

Sajnos azonban vannak olyanok is, akiknek csak akkor jut eszükbe a vonalirányító, amikor már „ég a házuk". Így van az „együttműködéssel" *Veres János* elvtárs, *Baross-akna állomás* forgalmi szolgálattevője, aki csak akkor fordul a vonalirányítóhoz, ha állomása tervének teljesítése veszélyben forog. Pedig ez az eljárás egyáltalában nem helyes, mert a menetirányítóknak a munka minden mozzanatáról tudniok kell, hogy egyrészt saját munkájukat jól tudják ellátni, másrészt adott esetben segíteni tudjanak.

Bencsik József
vonalirányító,
Diósgyőr-Vasgyár-bányavasút

Pályakocsikészítők jó munkája



Kreisler Károly és brigádja, Puskás József, Albert Ferenc, a MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV szegedi vállalatának dolgozói 160 százalékos teljesítménnyel kitűnő pályakocsit készítenek.
(Kovács Géza felv.)

GYORSVASÚT VAGY „VICINÁLIS"?

A REGGEL még csak bontogatja szárnyait, de a Boráros-téri BEV-állomáson már javában „zajlik az élet". A zöldszínű kocsik ostromlott várhoz hasonlítanak. A Csepelre igyekvő munkások tartják ostrom alatt a kocsikat, „megszállják" minden zugát, fürtökben lógnak a lépcsőkön, féllábon egyensúlyozva, testi épségüket veszélyeztetve a kocsik között. S az egyébként még csendes várost itt hangos szavak, nem egyszer durva káromkodások „ébresztgetik". A szitkok egyaránt szólnak a MÁV-nak, a szolgálatát végző forgalmistának, de jut belőle — és talán legtöbb — a dolgát végző jegyvizsgálónak.

Miért e csata? Jogos-e a szitok? Mielőtt választ adnánk rá, vizsgáljuk meg a körülményeket. A csepeli gyorsvasút mintegy három éve látja el feladatát, kezdetben sok-sok örömet okozva a *Rákosi Művek* s a többi csepeli gyár dolgozóinak. Azelőtt nagy kerülővel, *Közvágóhid, Pesterzsébet, Gubacsi-hidon* át 22—35 perces menetidővel hordta utasait a HÉV. A gyorsvasúton a menetidő: 13 perc. Nem csoda, hogy örömmel köszöntötték a dolgozók a gyorsvasutat. Évek során kialakult minden vonat állandó közönsége, reggelenként üdvözölték egymást, köszöntek a jegyvizsgálónak, aki már maga is — legalábbis látásból — ismerte szinte valamennyi utasát. A csúcsforgalomban azért volt tolongás — de nem volt szitok, ablakbetörés és nem is akarták megverni a forgalmistát, mint most.

A GYORSVASUT az utóbbi időben, főleg csúcsforgalomban, késik. Sokszor 20—25 percet. Az utasok nem találják szokott vonatukat, megrohanják ami éppen jön — s szitkozódnak! Jogosan. Reggel 5 és 7 óra között igen gyakran többezren késnek el munkahelyükről. A forgalmisták, jegyvizsgálók, de a javítóműhely dolgozói sem tehetnek a késésekről. A motorkocsik az évek során megrongálódtak és nincs kellő anyag a javításukhoz. A mozdonyokat „toldozzák-foldozzák" a műhelyekben, de nem tudják cserélni az alkatrészeket anyaghiány miatt. A reggel elromlott kocsiknak délután már menniök kell, mert nincs tartalék és a csúcsforgalomban minden kocsira, motorra szükség van. Október 5-én reggel például a jegykezelők a 690-es vonat mellett mentek és állandóan oldották a féket. Az összes vonat „elverődött". Ráadásul a pálya is elhanyagolt. *A csepeli elágazásnál például hetek óta lassújel bénítja a forgalmat.*

SZÁMOS panaszuk van a vonal dolgozóinak is. Dolgozik jegyvizsgáló MÁV-zubbonyban — „civil"-nadrágban, mert nem kapta meg az egyenruhát. Csepelen nincs női WC, a laktanya építése is félbemaradt. A kocsiszínben elromlott a mosdó fűtőberendezése is. Panaszkodnak a jegyvizsgálók — véleményünk szerint jogosan — a prémiumrendszerre is. 2800 forint bevétel után 91 forint a prémium, de ha ezt a bevételt megduplázzák, csak 119 forintot kapnak. Pedig nyilvánvaló, hogy az első 2800 forintot könnyebb elérni, de a többi pénzt már jóval nehezebb, több szorgalom és lelkiismeretesség kell hozzá. Ez a prémiumrendszer nem ösztönző! Bizonyságképpen egyetlen adatot: 1954 első négy hónapjában 1953 hasonló időszakához viszonyítva 38.744 forinttal csökkent a bevétel. Tetemes összeg, érdemes megvizsgálni a jegyvizsgálók panaszát! A csepeli dolgozók érdekében pedig újra gyorsvasúttá kell „változtatni" a jelenlegi helyzetében időnként „vicinális"-ként" közlekedő vonatokat.

Francia mozdonylakatos látogatása hazánkban

A SZOT és a Kultúrkapcsolatok Intézetének meghívására néhány napja francia küldöttség tartózkodik hazánkban. A küldöttség tagjai között van Le Canter Edmond elvtárs, a rennes-i járműjavító üzem mozdonylakatosa, aki három napon keresztül a vasutasszakszervezet vendégeként több vasúti szociális és kulturális intézményt látogatott meg. Benyomásait a következőkben foglalta össze:



— A látottakról azt tapasztaltam, hogy a magyar vasutasok egészségügyi és szociális ellátottsága sokkal kedvezőbb, mint a miénk. Nálunk a betegbiztosítás 80 százalékát a dolgozók fizetik. Büszkék lehetnek a magyar vasutasok a Benczur-utcai napközlotthonra. Nagyon tetszett a mi szabadsághős mártírunkról, Pierre Semardról elnevezett kultúrotthon. Nálunk a vasutasoknak nincsenek külön kultúrotthonaik. Mi kommunisták azonban tovább küzdünk, hogy a dolgozók, köztük a vasutasok minél jobb szociális helyzetbe kerüljenek.

SZÁZEZREK KÉRIK TŐLÜNK...

A Keleti-pályaudvar széles csarnokába egymásután érkeznek be a távolsági és helyi személyvonatok, a munkásvonatok. Csípős októberi reggel van. Az ívlámpák erősen küszködnek az áthatolhatatlannak tetsző köddel, a göz- és füstgomolyaggal... Ezrek és ezrek szállnak le a vonatról és sietős léptekkel mennek a villamosokhoz, a BEV szerelvényekhez és a trolibuszokhoz. Valamennyien munkába sietnek...

Egy fiatal, csinos lány száll le a vonatról. Kis szatyrából kikandikál a piros]ó paprika és az aluminium ételhordó. Apró lábait sűrűn szedi, máris eltűnik a kiáramló tömegben. Vele tartunk és amint átmegy a Kerepesi-út túlsó oldalára beszélgetni kezdünk vele. *Kandi Mária,* aki *Váczi Ferencnével* és *Széki Józsefnével* együtt jóízű magyarsággal szidja a vasutat. Kérdésünkre elmondják, hogy a Magyar Ruggyantaárugyár dolgozói. Legtöbbjük Rákoson túlról jár be és naponta legalább 8—10 percet késnek a vonatok miatt. A közeli Gábor Áron Vasöntöde és Gépgyár munkásai is panaszkodnak. Az állomásmenti üzemek dolgozóinak közel 40 százaléka bejáró. Amikor meghallják, hogy véleményükre vagyunk kiváncsiak, mindenki panaszkodik, s szinte magával sodor bennünket a gyárak felé áramló tömeg vég nélkül kígyózó áradata.

Székiné és *Kandi Mária* azonban mellettünk marad és arról beszélnek, hogy a vasutasok rossz munkája miatt a dolgozók is alaposan károsodnak. Keresetveszteségük van, nem is szólva arról, hogy kevesebb időt tölthetnek családjuknál, elkésve, vagy egyáltalán nem jutnak el mozikba, kulturális eseményekre.

Harencsák Ferdinándné, a Ruggyantaárugyár munkavédelmi osztályán megjegyzi:

— *Mit várjunk az elvtársaktól a télen! Akkor megértjük,hogy bajok vannak. De most mit hoznak fel mentségükre a vasutasok, mikor se fagy, se hófúvás? Harencsákné* elmondja még, hogy naponta már 20 dolgozó késik 15 percet a vasút miatt. Ez közel 4 forintos átlagórabért számítva, egy hónapban a jó időben is 600 forint keresetveszteséget jelent ennek a csoportnak. Nem is szólva arról, hogy mit jelent az üzemnek, ahol még legalább újabb negyedóra jön hozzá, a gyárrészlegbe menet és az átöltözés ideje.

A többi üzemeknél is hasonló a helyzet. A vasutasokat szeretik, de a munkájukkal nincsenek megelégedve. És hogy mennyire így van, mi sem bizonyítja jobban: nem a vasutasokat, hanem a vasutat okolják mindezekért.

Márpedig, ha így van, ha szeretnek bennünket, ha megbecsülik munkánkat az üzemek dolgozói, több gondot kellene fordítanunk a panasz orvoslására.

Mik az okai a vonatok késésének? Mellettünk szól a teherforgalom jelentős emelkedése, a kinem elégítő szénellátás. Ellenünk szói: a forgalmi szolgálattevők rossz irányítómunkája; a pályafenntartási szakszolgálat lassú jelei, amelyek tavaly óta tovább szaporodtak és végül egész sor munkafegyelem-lazítás. Hosszan lehetne sorolni mellettünk és ellenünk is a példákat: a 2327-es 14 perces hosszabb menetét Szerencs és Nyíregyháza között, a gépkezelés miatt 19 percig megvárakoztatott munkásvonat esetét, vagy az október 4-én 73 percig gőzt fejlesztő 6347-es példáját... Csepek a hibák tengerében... És éppen ez a bosszantó! Mi lesz a folyamatos elegyáramlással, az üzemek munkájával, közvetve pedig a dolgozók bérével, ha ezt így csináljuk tovább? Mi lesz, ha az időjárás belelszól ebbe? Itt az ideje, hogy seperjünk a magunk portáján. Hogy megjavítsuk a közlekedést, és ne *„menetrendszerűen", hanem menetrendszerint* vigyük a vonatokat. Ehhez elengedhetetlenül szükséges az F. 2. utasítás 255. pontjának betartása. De nem nélkülözhetjük dolgozóink öntudatát sem. Munkafegyelem nélkül, anélkül, hogy időben kezeljük a jelzőket, hogy azonnal feloldást adnánk a mögöttes térköznek, hogy időben és utasítás szerint vágányvizsgálatot és váltóellenőrzést ne tartanánk, anélkül, hogy az árut térben és időben jól előkészítenénk, anélkül, hogy törődnénk az utasok beszállításával kalauzolásával — a vonatkésések dzsungelében nem tudunk előrehaladni. Ezeket kell megszívlelni vasutasainknak elsősorban és ami a legfontosabb — ha mindannyian ezt akarjuk, a vonatkéséseket meg is tudjuk szüntetni.

Ezt kérik tőlünk a Kandi Máriák, Széki Józsefnék, a dolgozók ezrei...

Amiről nem szabad megfeledkeznünk

Tíz évvel ezelőtt, 1944 október 11-én szabadította fel Szegedet a dicsőséges Szovjet Hadsereg. A város lakosaival együtt a vasutasok is lelkesedéssel készülnek felszabadulásunk évfordulójának megünneplésére. A készülődés óráiban felmérik, milyen nagy fejlődés előtt nyitotta meg számukra az utat a felszabadulás, ezalatt a rövid tíz év alatt mennyi juttatásban részesültek.

Egyedül a személypályaudvar beruházásai felülmulják az egymillió forintot. Jelentősen bővült a rendezőpályaudvar vágányhálózata, rendbehozták a forgalmi iroda épületét, hangszórós-irányítóberendezéssel látták el az állomást, több mint 80.000 forintot fordítottak a rendezőpályaudvar II. helyének újjáépítésére és központi váltóállító berendezésének felállítására. A személypályaudvaron új, tornyos váltóőrhely épült, helyreállították a nagyállomás felvételi épületét.

Romjaiból született újjá Szeged-Tisza pályaudvar is és azóta szinte évről évre újabb létesítményekkel bővült. Uj raktár, váltókezelő-őrhely, fürdő épült.

De nem szabad megfeledkezni arról sem, mennyit kaptak a szegedi vasutasok kulturális és szociális téren. Az új napköziotthonban 70 vasutas gyermek talált második otthonra. Felépült az 500 személyes vasutas kultúrotthon.

Lemérhetjük a fejlődést Szeged más vasúti üzemeinél is. Nézzük például a Felépítményi Vasanyagjavító Vállalatot. Az egykori *„pályafenntartási alműhely"* jelentős üzemmé fejlődött, csupán új korszerű gépeinek és szerszámainak értéke felülmúlja a kétmillió forintot. Uj lakatosműhely, öntöde, festőműhely, emeletes raktár és irodaház, férfi és női fürdő, öltöző épült. Ezek azok, amikről nem szabad megfeledkeznünk...

A Szegedi Felépítményi Vasanyagjavító dolgozói most, az évforduló alkalmából azzal is kifejezést adnak hálájuknak, hogy *„ötnapos felszabadulási műszakot"* tartottak és vállalták, hogy a harmadik negyedév első dekádját 102 százalékos tervteljesítéssel, százszázalékos minőségi munkával fejezik be.

De a többi munkahelyen is kiemelkedő eredménnyel kívánják köszönteni az évfordulót Szeged vasutasai. A fűtőház, a pályafenntartási főnökség, Szeged-rendező, Szeged-Tisza pályaudvar, a személypályaudvar és az igazgatóság dolgozói valamenyyien megfogadták, hogy munkájuk legjavával készülnek november 7-e megünneplésére.

Karbuczky Károly
állomásfőnök, Szeged.

AZ UTOLSÓ ÓRÁK

Elbeszélés

Írta: Siklós Sándor

1944 október 10... Lassan sötétedik. A szegedi belvárosban a koraesti órák ellenére már mindenütt sírl csend. A menekülő német fasiszták a város lüktető életét megbénították, föld alá kényszerítették. A hivatalok, intézmények nyugatra menekültek. Kihalt és komor minden.

A perifériák otthonosabbak. Valahol kapu nyikordul. Az utcasarkokon emberek állnak, beszélgetnek. Itt nincsenek elhagyatott utcák, házak. Amitől a belvárosban oly sokan félnek, annak itt örülnek. Más emberek lakják e szegényes településeket: munkások, becsületes proletárcsaládok.

A vasutasok ellenállási brigádja „főhadiszállásán", Romhányi Balázs főmozdonyvezető lakásán megbeszélésre gyülekszik. Olajos, zsíros ruhában vannak, munkából jöttek. Romhányi a rádió mellett ül. Dús, fekete haja magas homlokára hull. Czirok János fűtő a konyhaszekrénynek dőlve nagyokat szippant cigarettájából. Szótlanságát már mindenki megszokta, feleslegesen sohasem beszél. Kerekes István előfűtő a nagy füst miatt zsörtölődik.

Romhányi a fiát megszokott őrhelyére, a kapuba küldi. Felesége még egy pokrócot tesz az ablakra, a biztonság kedvéért, férje Moszkvát keresi.

Zavarják az adást, de a jólismert hang egyre erősödik: Halló, itt Moszkva, Moszkva beszél!... Harctéri jelentést adunk a keleti frontszakaszról. A III. ukrán hadsereg, Tolbuchin marsall vezetésével felszabadította Mezőhegyest, Makót és tovább nyomul előre nyugat, északnyugat irányban. Gyorsan mozgó alakulataik elérték a Tisza vonalát. Felszabadító csapataink tiszai átkelése órák kérdése.

A jelenlévők szemében az öröm könnye csillog. Mennyi erőt és bizakodást ad Moszkva! Az adás befejeződik. Kezet szorítanak és egyenként távoznak. Holnap a szokott helyen találkoznak!

Romhányi az örömtől és nyugtalanságtól nem tud aludni. A „Kossuth"-adást még meg kell hallgatni. Papírt készít elő és türelmesen vár. Felesége ül mellette, kisfia már alszik. Kezdődik! Az ismert hang jelentkezik. Harctéri jelentést ad, majd így folytatja:

Magyar dolgozók! Katonák, munkások, parasztok! A cselekvés órája elérkezett. Akadályozzátok meg a lakosság és a javak nyugatra hurcolását. Zavarjátok a német csapatok visszavonulását, szabotáljátok az utánpótlást, gyengítsétek minden módon soraikat. A végső győzelem küszöbén állunk. Fogjon össze minden magyar hazafi a betolakodó fasiszták ellen!"

Romhányi képtelen volt jegyezni, de a közeljövő feladatai mégis pontosan kirajzolódtak előtte. Álmatlanul forgolódik, végig gondolja a holnapi nap minden mozzanatát. A fasisztáknak lakolniok kell!...

Ha városunk eddig éléskamrájuk volt, most majd kelepcéjük lesz. Aggódó feleségétől reggel a szokottnál bensőségesebben vesz búcsút. Az asszony ismeri szándékát és tervét, s ezért joggal félti. Romhányi gyengéd szavakkal nyugtatja: Ne félj, hamarosan jövünk. De az elváláskor mindkettőjükben felvetődik: vajjon találkozunk-e még?...

Borongós, komor idő. A sötét, ólomszürke felhők lomhán hömpölyögnek dél felé. A rendezőpályaudvaron néhány indulásra előkészített mozdony egyenletes dohogása veri fel a környék csendjét. A vágányok között fegyveres német őrök. Az elhagyatottság szánalmas képe. A pusztulás már hosszú idő óta illetőségi jogot nyert a városban. A vágányok nagyrésze használhatatlan. Összegörbült, ég felé meredező síndarabok nyujtóznak mindenfelé. A váltókat csak kézi-váltóvassal tudják már állítani. A bombatölcsérekben felfakadt víz posványos szaga terjeng a levegőben. Romhányi, Kerekes és Czirok a helyéből kiborult fordítónál beszélgetnek.

— Húsz perc mulva — mondja Romhányi — a „B" szerelőaknában gyülekezünk. Én addig körülszaglászom a környéket és ellátogatok a „friccekhez". Gondolom, közlik majd a szerelvények indulási tervét.

Körüljárja a rendezőt, megkapja az indulás ütemtervét. Főbelövés terhe mellett teszik felelőssé betartásáért.

Amikor megérkezik, a brigád minden tagja együtt van. Olajos lócákon, szerelőládákon ülnek. Gyimesi bácsi egy padlódeszkán jóízűen alszik. Idős, fáradt ember, de a szíve mindenkor a helyén van. Czirok kelti fel:

— Hé, ébredj öreg!... Most megválasztunk klubelnöknek az álomszuszékoknál.

A nem könnyen sértődő Gyimesi bácsi felül, megtörli homlokát, nagyot fúj, s higgadtan válaszol:

— Fiam, ha te is 25 évig zötyököltetted volna magad ezeken a „leprákon" mint én, te sem lennél olyan nagylegény.

Romhányi halk, de határozott hangja szakítja félbe őket:

— Emberek! Nagy és kockázatos feladat vár ránk. A szerelvények, melyeket vontatnunk kell, német hadászati szempontból igen fontosak. Meg kell akadályoznunk ezek továbbjutását. A szovjet csapatok már több helyen elérték a Tisza vonalát. Városunkat meg akarják menteni, s ezért nagyobb áldozattal, lassúbb ütemű az előrehaladás. A fasiszták mindenre el vannak szánva, hogy továbbjussanak.

Czirok szól közbe:

— Majd mi is ott leszünk és megmutatjuk, hogy mit tudunk.

— A lehetőségekben nem válogathatunk — folytatja Romhányi — a mozdonyokat kell kikészítenünk.

★

Délelőtt 10 óra. Az állomásfőnöki irodában náci tisztek tanácskoznak.

— Az első három páncélosokat szállító szerelvénynek — mondja a Gestapo-tiszt, — még ma át kell jutnia Szolnoknál a Tiszán. Wediene vezérezredes holnapután átkaroló mozdulattal kísérletet tesz a bolsevikok utánpótlásának elzárására, majd azok bekerítésére. Ez a Führer parancsa! A szerelvényeket azonnal indítani kell, megerősített kísérettel.

— Hol vannak a masiniszták? — ordít torkaszakadtából, a himlőhelyesarcú német. Hangját a városra zuhanó ágyúlövedékek robaja nyomja el. Az állomásfőnök reszkető kézzel nyúl a telefon után. A fűtőházat hívja, de az nem jelentkezik. A náci tisztek között kapkodás, aggodalom az úr. Dittinger ezredes állandóan közbeszól, s verejtékező homlokát percenként törülgeti. Kezével szüntelenül babrál, papírszeleteket morzsolgat, majd káromkodva söpri le azokat az asztalról. A sarokban ülő őrnagy aranykeretes szemüvegét a homlokára tolja, s közbeszól:

— Teljesen feleslegesnek tartom az erőlködést! Titeket talán meg mindig meg tud nyugtatni a csodafegyver bevetésének immár két éve hangoztatott jelszava?! Lassan már menekülni sem vagyunk képesek. Sztálingrád, Orsa, Omszk, Voronyezs, Kurksz, Tarnopol nem bizonyít nektek eleget?! A göbbelsi propaganda most is azt mondja, hogy győzelemhez ma közelebb állunk, mint bármikor — s percenként ezrek válnak harcképtelenné.

Félig elszívott cigarettavégek szőnyegként terülnek el az olajos padlón. Finom bolgár cigaretták — a balkáni zsákmány maradványai. Az ablakot egyre sűrűbben és erősebben rázkodtatják meg a becsapódó lövedékek. A Gestapo-tiszt ilyenkor észrevétlenül húzza össze hosszú nyakát, pisztolyához kap, s arca meg-megrándul.

— Mi van már a fűtőházzal? — üvölt a következő pillanatban. Az állomásfőnök ijedten nyul a telefon után, s újra próbálkozik. A fűtőház most sem jelentkezik. Kovács János mozdonylakatos jó munkát végzett.

Nincs más megoldás, személyesen kell átmenni. Géppisztolyos katonák kíséretében megindul a csoport a fűtőház felé. A fordító javításán dolgozó Kovács három kalapácsütéssel jelzi a veszélyt. A maga helyén mindegyik „munkához" lát. Színlelniök kell a szolgálatkész készülődést, húzni az időt.

— Schnell, schnell! — ordít a Gestapo-tiszt. Romhányi lép elő elsőnek s a tolmácson keresztül mondja: A mozdonyok készen állanak, mindenkinek megvan a beosztása. Mind a tizennégy szerelvény egy-egy mozdony vonóképességének maximumát igényli. Ezért az átlagosnál több gőzre van szükség, különben emelkedőn nem tudunk túljutni. A Gestapo-tiszt türelmetlenül forgatja szíjraűzött pisztolyát, az indulási időt már négy órával túlhaladták.

— „Ha 30 perc mulva nem indul ki az első szerelvény, — mondja a Gestapó-tiszt, — mindannyiukat főbelövöm. Hogy hívják magát?!... Romhányira mutatva kérdi. — Maga lesz a Gestapó-megbízottja. Az indulási terv betartásáért magát teszem felelőssé. Mindenki habozás nélkül köteles betartani utasításait. Most pedig menjünk és nézzük meg van-e elég gőz".

Lassan végigjárják a mozdonyokat. A fűtők lázasan tevékenykednek.

★

Délután 4 óra. A gőznyomást mutató műszer emelkedik, sürgeti az indulást. A Gestapo-tiszt gyanakszik érzi, hogy itt valami nincs rendjén, ezért más eszközökhöz kénytelen folyamodni. Érzi, hogy a mozdonyvezetők megsemmisítésével ők maguk is megsemmisülnek, mert ha a szerelvények nélkül tovább futnak, parancs nem teljesítésért főbelövés jár, az ittmaradás pedig nem sok jóval kecsegtet... Egy-két goromba megjegyzés és fenyegetés mellett visszamegy az állomásfőnöki épületbe. Elővéteti Romhányi kartotékait és tanulmányoztatja. Bizalmatlan már a tolmáccsal szemben is, s ezért állandóan noszogatja. Nem kommunista ez? — morfondíroz magában. A tolmács gépiesen fordít mindent. Kiváló mozdonyvezető és szerelő, munkájában pontos, józanéletű. 1925 óta szakszervezeti tag. Az első világháborúban orosz fogságban volt, ahonnan 1919-ben tért haza. A Gestapo-tiszt arca felderül. Helyes volt feltevése, hiszen ez kommunista! Kemény dió lesz — mérgelődik — ez az ember hajlíthatatlan. Itt az erőszak nem használ, csak a furfang. Most már biztos a dolgában. Itt szabotázs van, de bevált módszerük, a főbelövés ezúttal nem kifizetődő. Utasítást ad, hogy gépkocsiján Romhányi feleségét hozzák az állomásépületbe. Ha ellenkezik, meg kell rendszabályozni a maguk módján — kacsint kajánul személyi titkárára.

— Vigyen magával egy orvost is, s nem kell visszariadni a megsebesítésétől sem — mondja.

★

A mozdonyok körül halk szavakat röpít tovább az őszi szél. Romhányi sorra járja a mozdonyokat, mintha ellenőrizné a felkészülést. Mindenkihez van szava.

— Csak nyugalom, fiúk!... Ki kell tartanunk. A rosszabb minőségű szenet a fűtőanyag tetejére... Pista, te gerjessz minél több füstöt, szereld le a füstszűrőt és gépeddel állj előre.

Mire minden mozdonyt végigjár, az állomásfőnöki épületbe szólítják. Izgatottan lép be az ajtón. A Gestapo-tiszt kezd vele beszélgetni.

— Van-e tudomása arról — kérdi — hogy minden épségben maradt kórházat és klinikát áttelepítettek nyugatra?

— Igen, tudom — volt a felelet.

— Akkor azt is tudja, hogy elsősegélynyujtást csak a honvédség tud adni, de ez komoly műtétek végrehajtásához szükséges felszereléssel nem rendelkezik, pedig feleségének gyors műtétre van szüksége — mondja „részvevő" hangon. — A bolsevikok ágyúlövedékeinek repeszdarabjai megsebesítették.

Ezzel barátságosan karonfogja, s átvezeti az egyik romos épületbe, melyet ideiglenesen kötözőhelynek rendeztek be. Sok a sebesült. Az orvos állandóan talpon van. A sarokban egy véres hordágyon megpillantja feleségét — eszméletlenül, eltorzult arccal fekszik. Megáll, gyökeret vert a lába. Barázdás arca elhalványul, szemében a könny. Megdöbbenve ismeri fel a kegyetlen provokációt. Keze ökölbeszorul — s habozás nélkül dönt. Egyetlen lépést sem előre — gondolja magában — itt kell felelnetek cselekedeteitekért, átkozottak! Gondolatait ismét a Gestapo-tiszt zavarja meg.

— Induljon meg az első szerelvény. Elvisszük a feleségét is és Kecskeméten soronkívül műtét alá kerül. Garantálom megmentjük az életnek. Az idő sürget, semmit sem késlekedhetünk.

Romhányinak reszket az arca a dühtől — de beleegyezően bólint.

— Tíz perc mulva indulunk! Az első szerelvényt én magam vontatom.

A nácik, mint a menekülő patkányok lepik el az első szerelvényt. A Gestapó-tiszt arcán kaján vigyor vonul végig — sikerült az olcsó csel. A fasiszták elhelyezkednek a Pulmann-kocsikban. Romhányi felkapaszkodik a mozdonyra. Szabtással kérdő tekintetet vetnek rá. Hihetetlennek tűnik előttük a megfutamodás.

— Mindenki érezze a felelősségét — mondja Romhányi a mozdonyból kihajolva. — Minden mozdonyvezető az én példámat kövesse. Ne törődjön senki a következményekkel! Legyetek bátrak és kemények, igazi magyarok!... — hangzik Romhányi hangja. Felhangzik az indulást jelző sípszó s Romhányi Balázs biztos kézzel nyitja ki a gőzcsapot. A mozdonyt megrázkódtatja a gőz iszonyatos ereje, de kerekei mozdulatlanok maradnak. Néhány perc és a vontatáshoz szükséges aktív gőz utolsó párái is elszállnak. A hatalmas gőzfelhők elborítják az eget.

A nácik a méregtől és félelemtől feldúlt arccal, emberi formájukból kivetkőzve felhúzott pisztolyokkal kezükben ugrálnak le a kocsikról. Éktelen üvöltés és káromkodás tölti el a környéket. Fejvesztetten a bosszúállástól fűtve, futkosnak össze-vissza. A mozdonyvezetőket keresik, akiknek nagyrésze a gőzfelhők leple alatt a rejtett szerelőaknához sietett.

A „harci" zsivaj egyre jobban egyenletes dübörgés fojtja el. A szovjet tankok a város északi részénél áttörve a vonalat, gyors ütemben nyomulnak előre a város központja és az állomás felé. Egy „T-34"-es óriási porfelhőt hagyva maga mögött berobog a rendezőbe, s lövegének csövét a mozdonyokra irányítja. A nácikon halálfélelem lesz úrrá. Kivont pisztolyaikat földre dobálják, s magasra emelt kezekkel, gyáván vonszolódnak a szovjet katonák felé:

A szovjet egység parancsnoka határozott hangon németül szól hozzájuk:

— Önök részére a háború befejeződött. Elég volt a vérontásból, a pusztításból. Az emberiség békés életet óhajt. A mi harcunk ezt szolgálja. Legyenek nyugodtak, a szovjet emberek kezéhez nem fog szennyes vér tapadni — életük biztonságban van.

Romhányi Balázs a többiek kíséretében bátor léptekkel közeledik a beszélgető csoporthoz. Nem emelik fel kezeiket, barátaikkal, elvtársaikkal találkoztak. Röviden elmesélik a történteket. A parancsnok sorra megöleli őket. Gyimesi bácsi és Czirok fegyvert kap, a nácikat veszik őrizetbe. A többiek pedig elindulnak a mozdonyaikhoz és megkezdik a munkát. A felszabadító csapatok utánpótlását kell majd szállítaniok. Megduplázott energiával indul meg a mozdonyok újrafűtése. A keményen dolgozó fűtők homlokáról lehulló verejték fényesre, feketegyémántá varázsolja a szenet. Alig múlik el másfél óra, s újra dohognak a mozdonyok.

Romhányi feleségével egy szovjet sebesültszállító gépkocsi hosszú ívben kanyarodik ki a Rendezőből, s férje kíséretében elindul a már felszabadult Makó felé.

A MENETIRÁNYÍTÓK, A FORGALOM ÉS A VONTATÁS KAPCSOLATA

A vasutasszakszervezetnek a különböző szolgálati ágak szakmai kérdéseit tárgyaló értekezletei során legutóbb *forgalmi és vontatási sztahanovista-ankétot* tartottak, annak megbeszélésére, *hogyan működjön együtt a menetirányító a forgalmi és a vontatási dolgozókkal.*

A 24 órás vonatforgalmi terv és a jó kapcsolat

Az ankét előadója, *Makó Imre* elvtárs, a miskolci igazgatóság III. osztálya menetirányító csoportjának vezetője elsősorban a menetirányító munka alapjára, *a 24 órás vonatforgalmi terv fontosságára* hívta fel a figyelmet. A vonatforgalmi tervező az áruirányítótól kapott megbízható adatok alapján pontosan jelölje meg az elegytovábbításhoz szükséges vonatok számát. A 24 órás vonatforgalmi terv hibátlan végrehajtása az áruirányító, a forgalmi szolgálattevő és a tervező áruirányító jó együttműködésétől függ.

A menetirányítók és a forgalmi szolgálattevők jó kapcsolatának előmozdítására indítványozta az előadó, hogy *keressék fel egymást munkahelyükön*, ismerjék meg egymás problémáit. *Ajánlatos volna, ha a mozdonyvezetők is ellátogatnának a menetirányítókhoz.*

A forgalmi szolgálattevők őszintesége

Nyomatékosan foglalkozott az előadás *a forgalmi szolgálattevők munkájával.* A menetirányító jó munkájához feltétlenül szükséges, hogy idejekorán pontos tájékoztatást kapjon minden forgalmi vonatkozású mozzanatról. Csak ezek birtokában tud tervet készíteni, rendelkezéseket kiadni. *A forgalmi szolgálattevők értsék meg végre, hogy valótlan adatok közlésével sokszor egész vonalszakaszok munkáját megbénítják.* Az igazságnak megfelelően tájékoztassák tehát a menetirányítót. A menetirányítók viszont közvetlen ellenőrzéssel ügyeljenek az elegytovábbításra, az irányvonatok tisztaságára.

A mozdonyvezetőket és a vonatvezetőket arra hívta fel az előadó, hogy *indulásnál, érkezésnél, de útközben is lépjenek összeköttetésbe a menetirányítóval a menetrend betartása érdekében.* Végül hangsúlyozta: követeljék meg a menetirányítók erélyesen és következetesen, hogy jelentsék nekik minden esetben, ha a vonat vonalukra lép.

Hozzászólások

Az előadást követő vitában 19 felszólaló vett részt. Többek között *Gondos Mihály* dombóvári menetirányító a mozdonyvezetőkkel való kapcsolat megjavítására javasolta, hogy *a menetirányítók alkalmanként menjenek ki a fűtőházakba az oktatásokra és a mozdonyvezetőkkel együtt elemezzék a vonalon előforduló vontatási hibákat. Szalontai József* mozdonyvezető (miskolci fűtőház) ajánlotta: szolgálatra jelentkezés után a mozdonyvezető első dolga legyen, hogy hívja fel a menetirányítót. *Breznai József*, a debreceni menetirányító csoport vezetője annak tulajdonítja, hogy a nyíregyházа—záhonyi vonal csaknem állandóan első a vonali versenyben, hogy a mozdonyvezetők és a vonatvezetők a vonalról is állandóan felhívják a menetirányítót. *Ősi Károly* (budapesti igazgatóság) hangoztatta, hogy a menetirányítóknak nevelniök kell a forgalmi szolgálattevőket. *Arató Ferenc* mozdonyvezető, a szocialista munka hőse (pécsi fűtőház) elmondotta, hogy ők az 500-as értekezletekre mindig meghívják a menetirányítókat is, a mozdonyvezetők pedig rendszeresen látogatják a menetirányítókat munkahelyükön. Követésre ajánlotta ezt a módszert. *Papp Imre* forgalmi szolgálattevő (Debrecen állomás) arra hívta fel a forgalmi szolgálattevőket, hogy a jó együttműködés végett ne engedjenek ki állomásukról kevert irányvonatot. *Solymosi László* mozdonyvezető (Szolnok fűtőház) azt ajánlotta, hogy a menetrendszerinti közlekedés elősegítésére *a menetrendszerkesztésbe vonjanak be mozdonyvezetőket is.*

Gáspár Sándor elvtárs, a vasutasszakszervezet elnöke rámutatott, hogy a menetirányítók, a forgalom és a vontatás összmunkájában már vannak eredmények, de többre kell törekedni. Kifogásolta, hogy felszólalásokban kevés volt az önbírálat és kevés bírálatot kapott a szakszervezet. A szakszervezet mulasztást követett el, hogy eddig nem kereste a módját az együttműködés akadályai kiküszöbölésének. Kifogásolta, hogy a vezérigazgatóság szakvezetői többszöri meghívás ellenére nem jelentek meg a most lezajlott fontos értekezleten.

A tanácskozás Makó elvtárs válaszával ért véget.

A vasutas képzőművészeti körök néhány problémájáról

Mindössze néhány éves múltra tekintenek vissza képzőművészeti köreink, de ezalatt az idő alatt is számottevő fejlődést utalnak. Ma az ország különböző részein hét vasutas képzőművészeti körben közel kétszáz dolgozó képezi magát. Ezenkívül egyre több kultúrotthonban alakul képzőművészeti csoport, melyek a jövőben szintén körökké fejlődnek.

Képzőművészeti köreink fejlődését a legjobban tükrözik az évente megtartott országos vasutas képzőművészeti kiállítások. De a fejlődés ellenére találunk képzőművészeti köreinkben néhány gyermekbetegséget. Ezek közül néhányra rávilágított a *Népszava* augusztus 16-i cikke is, amely a kiállítás alapján igyekezett tükörképet adni képzőművészeti köreink munkájáról. A cikk nagy visszhangot keltett körvezetőink és a növendékek között. A vélemények nem mindenben egyeztek, mégis meg kell állapítani, hogy a cikk sok olyan problémára hívta fel a figyelmet, amelyeket eddig sem a körök vezetői, sem a szakszervezet kultúrnevelési osztálya nem látott világosan.

Tény és való, *az idei kiállítás nem tükrözte hűen köreink munkáját.* Szegedről például jónéhány szobrot és képet nem küldtek fel, mert féltek, hogy szállítás közben összetörik, mint ez az előző években előfordult. Szombathelyen egyidőben területi kiállítást rendeztek, amely nehézségek miatt nem tudtak elegendő képet küldeni. Igazság az, hogy *vidéki köreink nagyrésze mostoha körülmények között működik, szűk, sötét helyiségben.* Ezeknek a hibáknak a kiküszöbölésére már *történtek intézkedések.*

Nem egészen helytálló a cikknek az a megállapítása, hogy körejnkben *elhanyagolják a fiatal tehetségek oktatását*, valamint az, hogy *köreinkben „általában elmarad a szobrászati oktatás"*. A Képző- és Iparművészeti Főiskolára minden évben adott valamelyik körünk növendéket. Ami pedig a szobrászati oktatást illeti, csak annyi növendéket taníthatnak tanáraink, amennyi jelentkezik. Hátráltatja a szobrászati oktatás fejlődését — különösen vidéken — az is, hogy oktatóban vagy helyiségben hiány van.

Jogos a cikknek azon megállapítása, hogy *helytelen az országos kiállítás alkalmával azonos elbírálás alá vonni a tanárok és növendékek műveit.* Ezt a módszert helytelennek találta a kultúrnevelési osztály is, úgyhogy *a következő kiállításon már külön bírálják és díjazzák a növendékek műveit.*

Nem utal rá a cikk, de meg kell említeni köreink látogatottságát. Itt nem a legbiztatóbb képpel találkozunk. *Miskolcon, Szombathelyen, Debrecenben köreink kicsiny létszámmal dolgoznak, mert nincs elegendő helyük.* A budapesti kör viszont *jóval több növendéket foglalkoztathatna, mint jelenleg.*

Ezek a tények arra hívják fel a figyelmet, hogy biztosítani kell a köröknek a legszükségesebb helyiségeket és — különösen Budapesten — a vasutas dolgozóink között az eddiginél jobban kell ismertetni a körök munkáját.

A képzőművészeti körök vezetőinek és a szakszervezet kultúrnevelési osztályának *szorosabb együttműködéssel kell biztosítani a tehetséges dolgozók továbbképzését.* Arra kell törekedni, hogy *a körök minden növendéke megtalálja a képességének legmegfelelőbb művészi kifejezési formát.* Helyes, hogy a szegedi kör az eddigi művészeti ágakon kívül *a kerámiát is bevezette.* A vasutas képzőművészeti körök az eddigiekben bebizonyították fejlődőképességüket. *Továbbfejlesztésük a vasúti kulturális szervek egyik fontos feladata.*

R. B.

Levelezőink írják

Két szék között a pad alá

Orosháza állomáson az egyik személypénztárban dolgozik *Csemez Rózsa* és *Magyar Gizella* elvtársnő. Hosszú időn át kérték, hogy biztosítsanak számukra forgószéket, mert állva igen fárasztó a nagyforgalmú pénztár munkáját lebonyolítani. Végre a szeged-rókusi szertár küldött is a két dolgozó nőnek — egy forgószéket. De még ezt az egyet se tudják használni, mert alacsony. Igaz, könnyen lehetne rajta segíteni egy kis dobogóval, amit esetleg műhelyi hulladékanyagból is összeüthetnének. Úgylátszik, még könnyebb az illetékeseknek, objektív nehézségekre hivatkozva, elengedni a fülük mellett a panaszt. Hogy ez nehezíti a munkát, arra úgylátszik nem akarnak gondolni.

Kéri József
Szeged

Megfontoltabb rendelkezéseket!

Szeptember 11-én és 26-án az igazgatóságon keresztül a budapesti főmenetirányító vonatkísérő szakaszt kért Pusztaszabolcs állomásra, hogy onnan üres szerelvényt hozzanak Tapolcára. A vonatkísérő brigádok a kért mozdonnyal együtt önköltségben meg is érkeztek Pusztaszabolcsra (138 kilométer). Itt jelentkezés után nyugodtan várták az igért vonatot. Nyugodtságuk azonban csak addig tartott, amíg ki nem derült, hogy többszöri ígérgetés ellenére sincs számukra vonat: közölték velük, hogy — egynapi vonatravárás után — most már visszatérhetnek honállomásukra — önköltségben.

Az ilyen intézkedés meggondolatlanságra, kapkodásra vall, ami károkat okoz s felháborodást kelt az öntudatos dolgozókban.

Pál Gábor, Tapolca

Nem tűrünk fegyelemlazítókat!

Üzeműnkben fontos munka folyik. Itt készülnek a váltók, keresztezések és különböző felépítményi anyagok. Dolgozóink zöme fegyelmezetten végzi munkáját. Mindannyian büszkék vagyunk a „Ságvári" ifi-brigádra, amelynek termelési átlaga 189 százalék, de nemcsak a versenyben járnak az élen, példát mutattak a békekölcsönjegyzésben is. *Nagy László* lakatos csoportjának teljesítménye 198 százalék.

Akadnak azonban közöttünk olyanok is, akik szégyent hoznak vállalatunkra, fegyelemlazítással akadályozzák a becsületes dolgozók munkáját. B. Horváth János lakatosnak például egészen különleges betegsége van, ami mindig fizetés után újul ki. Egy darabig szerzett orvosi igazolványt, de úgylátszik ezt a „betegséget" már az orvos sem igazolja és így a fegyelmi fogja a baját megvizsgálni. B. Horváth méltó társa Szabó Lajos III. fúrós, aki nem átallotta meghamisítani az orvosi bizonyítványt, hogy távollétét igazolja. Ezeket a dolgozókat társaik megvetése kíséri.

B. Horváth, hogy kibújjon a felelősségrevonás alól, ki akar lépni az üzemből. Ezt a fegyelmi után meg is teheti, de nem fog találni egyetlen olyan helyet sem, ahol megtűrik az ilyen közösségre káros magatartást.

Szabó Lajos
MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV

Példamutató ÜB-elnök



Surmann Imre, az Északi Járműjavító ÜV ÜB-elnökét szeretik dolgozótársai. Állandóan közöttük jár, meghallgatja panaszaikat és orvosolja azokat. Támogatja a dolgozók alulról jövő kezdeményezéseit, segíti javaslataik megvalósítását. Ezért az üzem dolgozói bizalommal vannak iránta és támogatják abban a törekvésében, hogy a Járműjavító előtt álló feladatokat együttes erővel, jól oldják meg. Képünkön Surmann elvtárs (középen) az egyik műhelyrészleg dolgozóinak segít egy műszaki probléma megoldásában.

(Kovács Géza felv.)

HIREK

— A SZOVJETUNIÓBAN SZERZETT TAPASZTALATAIRÓL pénteken délután az Északi Járműjavító ÜV kultúrtermében számolt be nagyszámú érdeklődő közönség jelenlétében Bebrits Lajos elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter. Az előadás anyagának ismertetésére lapunk október 16-i számában visszatérünk.

— **Könyvbíráló ankétot rendeztek** az ünnepi könyvhét alkalmából Csanádi György „Vasúti üzem" címen a közelmultban megjelent egyetemi tankönyvéről. Turányi István, a szolnoki közlekedési egyetem rektora részletesen foglalkozott a könyv erényeivel és hibáival. Az előadást hozzászólások követték.

— **Üzemi konyha Balatonfüreden.** A balatonfüredi vasutasok örömére az elmult napokban üzemi konyha kezdte meg működését az állomáson.

— **A mezőtúri kultúrotthon** munkájában a dolgozók családtagjai is segítenek. Társadalmi munkával táncparkettet, tekepályát is készítettek.

— **A pest—váci vasútvonal** építésének „kapavágási" ünnepségét 110 évvel ezelőtt. 1844 október 5-én tartották meg. A forgalom két évvel később, 1846 július 15-én indult.

— **Ujabb öt tartalékmozdonyt** helyeztek letétbe a miskolci igazgatóság területén. A miskolciak ezzel is dicséretes módon járulnak hozzá a vasút önköltségcsökkentési harcához.

A vasutas fiatalok életéből

— **A bevonuló fiatalokat** vidám kultúrműsorral egybekötött táncesten búcsúztatja a Veszprém-külső fűtőház DISZ-szervezete.

— **Budapestre jönnek** kétnapi látogatásra a szentesi, kecskeméti DISZ-szervezet tagjai. Megtekintik a Landler Művet, a parlamentet. Esténkint színházlátogatást terveznek.

— **Zakariás József többszörös labdarúgó válogatott** rövidesen meglátogatja az Északi Járműjavító fiataljait és beszámol nekik külföldi útiélményeiről.

— **Röplabdabajnokságot rendeztek** a szombathelyi igazgatóság DISZ-szervezetei között. Az első helyezett röplabdafelszerelést kapott.

— **Párosversenyre léptek a** rákosrendezői DISZ-brigád felhívására a Nyugati-pályaudvari fiatalok.

— **Gödre község tszcs tagjait** vidám kultúrműsorral szórakoztatták a pécsi fűtőház fiataljai.

SPORT

A sportoló, a vezető és a szurkoló kapcsolatáról

Régi igazság, hogy egy-egy csapat népszerűsége elsősorban eredményeitől függ. A csapat jó eredményei vonzzák a közönséget, mert az minden esetben kiváló sportteljesítmény következménye. Hazánkban pedig a sportrajongók igényesek. Így teljesen érthető, hogy a szabad választás jogán a szurkoló olyan eseményt látogat leginkább, amelyiknek sportértékét biztosítva látja. A jó eredmények mellett azonban igen fontos eszköz: a közönség nevelése is. Ez a lehetőség a legtöbb vasutas egyesületnél bizony eléggé járatlan terület. A legtöbb sportköri, vagy egyesületi vezető még a sportoló nevelése terén sem fejt ki olyan munkásságot, melyet az újszellemű magyar sport megkíván. A közönség nevelését pedig egyáltalán nem tekinti feladatának.

Bebizonyított tény, hogy a szurkolót a pályákon kívül is érdekli a sport. A legutóbbi hónapokban több egyesület bátor kezdeményezésbe fogott és a sporteseményeken kívül is kereste és meg is találta a kapcsolatot szurkoló táborával. A baráti összejövetelek meglepő sikerrel jártak. Vezetők, játékosok, szurkolók közelebb kerültek egymáshoz. Ennek az lett az eredménye, hogy a küzdőtér és a nézőtér a pályán is közös erővel segítette egymást a maga módján, a jobb eredmény eléréséhez. A szorosabb kapcsolat komoly agitatív erőt jelent. Régi szurkolók új híveket szereztek kedvenc csapatuknak, s ezzel is nyert az egyesület.

A lassan közeledő téli időszak igen alkalmas arra, hogy a Lokomotív-vezetők is megtalálják a helyes utat a sportoló és a szurkoló egymáshoz közeledésére. Meg kell minden alkalmat ragadniok ahhoz, hogy a közös cél, a jó eredmény elérését együttes erővel segítsék. Fel kell tárniok a sportkör célját, fel kell kérni a szurkolókat arra, hogy ők is vegyenek részt — elsősorban jelenlétükkel — azok elérésében. Szabálymagyarázatokkal kell bővíteni a szurkolók szakismereteit. Ezzel elérhető, hogy sportszerű légkört biztosítsanak csapatuk mérkőzésein.

Mindez nem könnyű feladat, de szép és felemelő. Fontos, hogy a vezetők, sportolók, sportkedvelők egyaránt bírálják a hiányosságokat, segítsék a hibák kijavítását, de ne feledkezzenek meg a közös ügyet előrevivő önbírálatról sem.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja 44-ik számában többek között a következő rendeleteket olvashatjuk:

„145/257/1954. I/3. B. A munkaidő betartásának és kihasználásának biztosítása."

„3/289/1954. I/Fkv. C. A dolgozók kölcsönös segítő takarékpénztáráról."

„8443/35—2/1954. I/3. A. Hideg időjárás esetén szabadban foglalkoztatott vasutas dolgozók meleglő itallal és kalóriapótló étellel való ellátásának szabályozása tárgyában megjelent 8443/35/1954. I/3. A. számú rendelet módosítása."

Ütközőn

Meg kell oldani

A szegedi MÁV Felépítményi és Vasanyagjavítóban furcsa helyzet alakult ki. Ha a Tüzéptelepen szenet osztanak, akkor a dolgozók tömegesen otthagyják munkapadjaikat és átrohannak a



telepre. Akad olyan is, aki az ablakon ugrik ki, csak hogy előbb ott lehessen. És szakadatlanul tart a versenyfutás az üzemből a telepre és vissza. Ezt az áldatlan állapotot meg kell szüntetni. Vagy az üzemet helyezzék át a Tüzéptelepre, vagy a Tüzépet vigyék át az üzembe.

Levél Bara Mihálynak

Tálya állomáson hiába várták **Bara Mihályt**, a Szerencsről kirendelt váltóőr helyettest. Egyszerűen nem ment el. Mit tehetett a főnök? Maga



ment ki váltóőri szolgálatot teljesíteni. Az esetet azonközöljük, hogy az otthon maradt váltóőrhelyettes megnyugodjék: rangban méltó helyettese volt.

Beszélgetés

Miskolc-Gömörin tolatott a 324.109 mozdony. A tolatást a fűtő végezte. A mozdonyvezető Klusock Pál fontos-



sabb dologgal volt elfoglalva, egy nővel beszélgetett. Mégpedig jó messzire a tolatás színhelyétől. Hogy miről beszélgettek, nem tudjuk. De hogy az ilyen magatartás súlyosan elítélendő, arról felesleges is beszélgetni.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Szalai-út 83 sz. — Telefon: 228—895 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM 42. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 OKTÓBER 16.



Szeged állomás kereskedelmi szolgálatának dolgozói közül kiemelkedik Piri János átmenesztő, Tihanyi Zoltán brigádvezető, Erdősi József és Gombos György berakók 130—140 százalékos teljesítménye. Képünk munka közben ábrázolja a legjobb brigádot.

(Kovács Géza felv.)

Rövidítsük meg a kocsiforduló-időt!

A Központi Vezetőség október 3-i határozata feltárta gazdasági életünk azon nehézségeit, amelyek késleltetik az 1953 júniusi párthatározatnak és a kormányprogrammnak a termelés fokozására, az önköltség csökkentésére, az életszínvonal emelésére hozott intézkedései végrehajtását. A beszámoló részletesen elemezte a hibák, elmaradások okait és levonta a tanulságokat. Teljes nyiltsággal a nép elé tárta azokat a nehézségeket, amelyekkel az ország vezetésében meg kell küzdeni. Tette ezt azért, hogy a néppel eggyéforrva, minden akadályt leküzdve, győzelemre vigye a népjólét emelésének ügyét.

A vasút dolgozóinak hazafias kötelessége, hogy a maguk területén a legmesszebbmenően segítsék ennek elérését, hiszen a vasút munkájára is vonatkoznak azok a megállapítások, amelyeket a határozat a termelés visszaeséséről, az önköltség emelkedéséről tett.

Csaknem két hónap telt el eddig a vasúti munka fontos időszakából, az őszi forgalomból. Ez az időpont alkalmas arra, hogy megvizsgáljuk, hogyan összpontosítottuk erőinket az évi terv teljesítésére, az elmaradások behozására, a vasútüzemi értekezlet határozatai, a párthatározatok, a kormányprogramm végrehajtására.

A vasút munkájának egyik fokmérője a *kocsiforduló-idő*. Megmutatja, hogyan végzi szállítási feladatát a vasút, milyen gyorsan juttatja el az ipar és a mezőgazdaság termékeit a fogyasztóhoz. Ez az egyik terület, amelyen keresztül vizsgálhatjuk: hogyan dolgoztunk, emelkedett-e a termelésünk, csökkent-e a vasút önköltsége.

Az idei vasútüzemi értekezlet határozata előírja, hogy *szükség esetén el kell érni a háromnapos kocsiforduló*t.

Augusztusban, az őszi forgalom kezdetén az átlagos kocsiforduló-idő 4 nap volt. Az utolsó dekádban, hogy szállítási feladatainkat teljesíthessük, 3.6—3.7 napos kocsiforduló val kellett dolgoznunk. Ezzel szemben csak 3.9 napot értünk el. Ez volt az oka, hogy *több napon keresztül ezren felül volt a ki nem állított kocsik száma.* Szeptemberben javult a helyzet, mert a teljesített 3.9 napos kocsiforduló-idő százszázalékosan megfelelt a követelményeknek. *De októberben már nagy a lemaradás.* A szállításra felkínált áruk szaporodása *3.7 napos kocsifordulót tenne szükségessé, a hónap közepéig azonban 4.2 napos volt a kocsiforduló*, ami 88.2 százalékos teljesítést jelent. Következmény: *jelenleg 1700 kocsi áru vár elszállításra, a kő-, kavics-, földszállítmányokat nem is számítva.*

Önként felvetődik a kérdés: mi lesz a télen, ha most, jó időben sem megy úgy a szállítás, amint kellene? Pedig a kedvező időjárás mellett kell felkészülni a téli szállításokra. Most van rá mód, hogy a gyengeminőségű szénnel is a lehető legtöbbet szállítsuk, hogy ne maradjon adósságunk arra az időre amikor majd a hideg, a hó, a csúszós, nehéz pálya is lassítja a szállítást. Véget kell vetni az elszállíttatlan árutömegek halmozódásának. Sőt, előre kell hozni olyan szállításokat, amelyek már most elvégezhetők, hogy előnnyel induljunk a télnek.

Mi az oka az elszállításra váró árumennyiség felszaporodásának?

A kocsiforduló-idő romlása. A kocsiforduló-idő romlásának pedig egyik előidézője: *az utazási sebesség csökkenése.* Augusztusban a kitűzött 15 kilométeres óránkénti átlagos sebességgel szemben 13 kilométeres óránkénti sebességgel közlekedtek tehervonataink és a helyzet azóta sem változott lényegesen. Sokan szívesen hivatkoznak a gyenge szén okozta vontatási nehézségekre. De mit szólnak a szénnehézségekre hivatkozók ahhoz az esethez, ami például október 11-én *Acs* állomáson történt, ahol az 1363-as számú, villamosvontatású vonat három órán át fékpróbát tartott, végül is több kocsi kilökése után 610 tonnával ment tovább. Az ilyen esetek sajnos nem szórványosak, mert Komáromban, Almásfüzitőn és egyebütt napirenden vannak a rosszul karbantartott fékek miatti zavarok. A fékpróbával más baj is van. Például: a vonatszemélyzet gyakran nem akar résztvenni a fékpróbában, rábagyja a kocsivizsgálókra és sokszor azt sem tudja, megvolt-e a fékpróba, vagy sem. Az ilyen huzavona rengeteg ácsorgásba kerül. Ehhez jönnek aztán a jelzőnél való feltartóztatások, az előttes állomásokon való megállítások, a sokszor indokolatlanul tartós vágányzárak, lassújelek. A forgalmi, vontatási és pályafenntartási dolgozók nagyon erős összefogására, komoly elhatározasara van szükség, hogy megszüntessék a fennálló hibákat.

A kocsiforduló-idő betartásának másik nagy ellensége: *a rakodások körüli lazaság*, a fel- és leadási állomásokon való *túltartózkodás.* Több állomás dolgozói maguk kérték a kocsitartózkodási normák csökkentését, de a csökkentett normát csak kevés helyen teljesítik. A beállítások és kihúzások vontatottan mennek. Az éjjel-nappali rakodást, amit a *Központi Szállítási Tanács* határozata előír, legtöbb helyen nem tartják be. Nemcsak a szállíttató felek küldeményeire vonatkozik ez, hanem a vasút önkezelési szállítmányaira is. Munkaszüneti napokon és szombat délután a vállalatok nem teljesítik kirakási kötelezettségeiket, pedig a KSZT ezt is határozatilag írja elő. *Szajol* állomáson például a *Zöldség- és Gyümölcsellátó Vállalat* a szombat délben beállított kocsikat legtöbbször még hétfőn délelőtt sem rakja ki. Ilyen hanyagságokért a kereskedelmi szolgálat dolgozói is felelősek. Tőlük is függ, hogy a sokat emlegetett jó kapcsolat a szállíttató felekkel, most, az őszi forgalom csúcsidőszakában tökéletes legyen. Kövessenek el mindent dolgozóink hogy mozogjon a kocsi. Főleg arra kell törekedni, hogy kész vonategységek ne álljanak az állomáson. Ahogy a legurított elegyet az induló vágányra kiállították azonnal induljon a vonat. El kell érni, hogy úgy fájjon az ácsorgó vonat minden vasutasnak, mintha az ő lábán állna.

Különösen nagy gondot kell fordítani az *üreskocsi-intézések meggyorsítására.* Kirakás után vagy helyben rakják meg a kocsit, vagy haladéktalanul küldjék arra az állomásra, ahol már várják és meg fogják rakni. Ezen a téren még sok tennivaló van.

A mozdonyfélforduló-norma teljesítése és a mozdony haszonkilométerterv teljesítése is kedvezőtlen képet mutat. *Az „500 kilométeres"*-mozgalom sem működik úgy, ahogyan azt elvárjuk. Feltétlenül szükséges, hogy az *„500-as"*-mozgalmat a többterheléses mozgalommal összekapcsolva a kocsiforduló megjavításának szolgálatába állítsuk.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulójára és a tanácsválasztások tiszteletére indított munkaverseny most kibontakozó lendülete reményt nyujt arra, hogy ez nem is marad el és a szolgálati ágak összefogása a kocsiforduló-idő megrövidülését eredményezi. Az utóbbi napok munkáján már érezhető a lelkesedés, a győzniakarás. Csalhatatlan jele ennek például, hogy *október 12-én 14.280 kocsit raktak meg dolgozóink*, ami *csúcsteljesítmény* ebben az esztendőben. Ezt a lendületet kell tartani, továbbfejleszteni, hogy olyan tettekkel felelhessünk a Központi Vezetőség hívó szavára, amelyek a vasút termelésének növekedését, önköltségének csökkentését eredményezik és hozzájárulnak népünk jólétének emeléséhez.

Negyven év tapasztalata



Somogyi Géza reszortvezető a Landler Művekben. Negyvenévi gazdag tapasztalatát átadja munkatársainak, a fiataloknak.

(Kovács Géza felv.)

IGY KÉSZÜLÜNK NOVEMBER 7-RE

Komplexbrigád a cukorréparakodás meggyorsítására

A pecsi terület dolgozói a november 7-re és a tanácsválasztásokra tett vállalások során arra törekednek, hogy minél eredményesebben elősegítsék a cukorrépaszállítást, hiszen a jó termés következtében az idén mintegy negyedmillió tonnával több cukorrépát kell elszállítania a vasútnak, mint tavaly.

Legfontosabb feladatunknak tekintjük az *irányvonatképzést.* A répával rakott irányvonatok továbbítására pontos menetrendet készítettünk. Biztosítjuk a mellékvonalakról érkezett küldemények menetrendszerinti továbbítását is. A felesleges tolatások elkerülése érdekében a kocsik beállítását úgy végezzük, hogy megrakva, tolatás nélkül felvételre készen álljanak. A rakodásokat a kocsitartózkodások csökkentése érdekében úgy szabályoztuk, hogy a kocsik megrakása a kijelölt vonatig megtörténjék. Gondoskodtunk arról, hogy a répairányvonatok jól megterhelve közlekedjenek. Ennek eredményeként átlagos *kocsikihasználásunk 2.2 százalékkal emelkedett* a tervezettel szemben.

Kaposvár állomás és a cukorgyár dolgozói komplexbrigád-szerződést kötöttek. Ebben vállalták, hogy a rakodást 4.5 óra alatt teljesítik, a kényszerkirakást megszüntetik, kiszélesítik a rakva-rakott mozgalmat.

Várnai László
tudósító.

A ferencvárosi dolgozók kiemelkedő munkája

Budapest-Ferencváros állomás dolgozói szeptemberben jó munkát végeztek. A menetrendszerinti vonatindítás kivételével — ahol a tervhez viszonyítva 100 százalékos eredményt értek el — *valamennyi élüzem feltételt túlteljesítette.*

Jól indult az állomáson a november 7 és a tanácsválasztások tiszteletére tett vállalások teljesítése is. Különösen kiemelkedik *Tolnai József* kocsimester eredménye. Tolnai elvtárs fajlagos kocsimozgatási tervének 108, terhelési tervének 106, kocsitartózkodási tervének 108 százalékos teljesítésével tünt ki.

Példás eredmény az 500 kilométeres és a többterheléses összekapcsolt mozgalomban

Az őszi forgalom szállítási feladatainak teljesítése jelentős mértékben attól függ, hogy a vontatási szolgálat miként tudja eredményesen összekapcsolni és fejleszteni az 500 kilométeres mozgalmat a többterheléses mozgalommal.

A debreceni fűtőház dolgozói akik november 7-e és a tanácsválasztások tiszteletére tett vállalásaikban az összekapcsolt mozgalom fejlesztését tűzték ki célul, máris szép eredményeket érnek el. *Kőrösi István* mozdonyvezető fűtőivel, *Veres Ferenccel* és *Fedor Lászlóval* a 424—121 számú mozdonyon száz elegytonnakilométer tervüket 110 százalékra teljesítették. *Az átlagos napi kilométerteljesítményük 231 kilométer.*

A debreceni mozdonyvezetők a szénmegtakarításban is élenjárnak. *Radácsi István* mozdonyvezető, *Szöllősi II. János* és *Barabás János* fűtők 424.232 számú mozdonyukkal egy úton öt tonna szenet takarítottak meg Debrecen—Budapest vi zonylatban. Vonatjukat menetrend szerint továbbították.

Az első eredmények Miskolcon

Miskolcon folyik a verseny a november 7-i vállalások teljesítéséért.

Miskolc személypályaudvaron *Orosz Ignác* kocsimester kocsitartózkodási tervét 127, *Bede László* tolatásvezető és brigádja kocsimozdítási tervét 107 százalékra teljesítette.

Miskolc-gömöri állomáson *Bodnár János* raktári munkás és brigádja árumozdítási tervének 138 százalékos teljesítésével ért el kiváló eredményt.

Szüntessük meg a zöldség- és gyümölcsküldemények káreseteit

Az árusérülésről és részleges elveszésről felvett jegyzőkönyvek adataiból megállapítható, hogy a dolgozók élelmiszerellátása szempontjából rendkívül fontos zöldség- és gyümölcsküldemények gyakran jelentős késéssel érkeznek a rendeltetési állomásra, az áruk nagy része megromlik.

Kétségtelen, hogy a kár gyakran a feladó hibájára vezethető vissza. Meg kell azonban állapítani, hogy jelentkeznek olyan árukárok is, amelyeket egyes vasúti dolgozók mulasztása, felületessége, és lelkiismeretlen munkája idéz elő. Ezek közé tartozik a késedelmes árutovábbítás, a fuvarozási határidő túllépése, megérkezés után az áru kirakásának indokolatlan elhúzódása.

Kálkápolna állomáson például Hatvan rendeltetéssel gyorsáruként szeptember 20-án négy órakor feladtak 146 láda paradicsomot és uborkát, 3218 kilogramm súlyban. A küldemény 21-én 11 órakor érkezett Hatvanba. Az állomáskocsit „tévedésből" a cukorgyári iparvágányra állították és onnan csak szeptember 23-án húzták ki. A címzett értesítése pedig csak szeptember 24-én történt meg. Eredmény: a küldemény 80 százaléka megromlott. Gádoroson, a szeptember 11-én gyorsdarabárukent feladott 148 rekesz paradicsom, szeptember 18-án 13 órakor érkezett Békéscsabára, de az állomás csak 21-én bocsátotta azt a címzett rendelkezésére. A késedelmes kiszolgáltatás következtében 30 százalékos áruromlás következett be. Kiskunhalas—Kecskemét viszonylatban szeptember 11-én feladott 1825 kilogramm súlyú gyümölcs csak 18-án érkezett rendeltetési állomására s a küldeményből 1465 kilogramm emberi fogyasztásra alkalmatlan volt. Csikériáról Budapest-Ferencváros állomásra szeptember 9-én a 115.112 számú kocsiban továbbított 2910 kilogramm súlyú gyümölcsküldemény szeptember 13-án rendeltetési helyére érkezve, a szilvából 20, őszibarackból 50 és a szőlőből 100 százalék vált használhatatlanná.

E néhány példa bizonyítja, hogy a lelkiismeretlen munka a feladott áruk, különösen a gyorsan romlandó áruk továbbításánál mutatkozó hanyagság — a kocsiforduló-idő meghosszabbításán túl — a népélelmezés szempontjából elengedhetetlenül szükséges zöldség- és gyümölcsfélék eltékozlását, a dolgozók asztaláról való elvonását is jelenti.

Vasutas nők az élvonalban



Nagy Imréné még nemrégen átképzős volt. Ma már 185 százalékos átlagteljesítményt ér el a Keleti Műszaki Kocsihivatalban. November 7-i felajánlása: minőségi munkával termelését 225 százalékra emeli.

(Kovács Géza felv.)

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

MEGTÖRTÉNTEK AZ ELSŐ LÉPÉSEK

— Kommunisták az élre — kommunisták a tömegek közé —

Az *Északi Járműjavító* egyik fontos részlege a XIV. osztály. Csillék, mozdonyfordítók, víztartányok, emelőberendezések, daruk, egyszóval: vasszerkezeti munkák készülnek itt.

Az osztály minden gyártmányát türelmetlenül várják a vasúti üzemek, mert nélkülözhetetlen munkájuk végzéséhez. Tudják-e ezt a XIV. osztály dolgozói? Beszélnek-e erről a párt népnevelői? Segíti-e kellően a pártszervezet a termelést? Erre kerestünk választ a XIV. osztály 16-os pártszervezeténél.

Nemrégiben egy, a pártbizottság tagjaiból alakult brigád is megvizsgálta ezeket a kérdéseket. Megállapította, hogy a pártszervezet nem vált motorjává az üzemrésznek. A népnevelőértekezletek ritkák, és akik megjelennek, közömbösek a hallottak iránt. Nincsenek hozzászólások, az elvtársak nem mondják el véleményüket és nem végeznek felvilágosító munkát a dolgozók között. 18 pártcsoportból mindössze hat dolgozott, 12 csak papiron létezett. Ilyen körülmények között nem csoda, hogy kommunista példamutatásról nem igen lehetett beszélni.

Miért nincs hozzászólás az értekezleten?

Ez a pártélet tipikus példáját adta annak a hibának, melyről szó volt a Politikai Bizottság beszámolójában és a budapesti pártaktíva tanácskozásán. A pártmunkának legdöntőbb fogyatékossága a tömegmunka elhanyagolása. Ez ma pártmunkánk leggyengébb pontja. A 16-os alapszervezetnél a pártmunkában uralkodóvá vált a bürokratizmus. Megtartották például a pártbizalmi, vagy népnevelőértekezletet, de nem törődtek azzal, hogy az értekezleten senkinek sincs mondanivalója. Valóban nem volt? Volt, de nem mondták el, mert *„úgyse tesznek semmit"* — hangoztatták, de természetesen ezt sem az értekezleten.

A pártbizottság brigádja felfedte ezeket a hibákat és tanulságait megvitatták a pártvezetőséggel. Milyen tanulságot hozott a tanácskozás? Elsősorban azt, hogy *érzékenyebb legyen a fülünk a dolgozók jogos panaszaival szemben.* Többízben panaszkodtak például a fordítókorongon dolgozó brigád tagjai *Marosi* intézőcsoportvezetőre. Szerintük Marosi gátolja a munkát és *„haverjainak"* kedvezményeket biztosít. A párt javaslatára megvizsgálták a dolgozók e panaszát és kiderült, hogy az — jogos! Marosit leváltották, a brigád termelési eredménye 140 százalékra emelkedett és legutóbb ezek az eddig *„passzív"*, *„lehangolt"* emberek elsőként és példamutatóan jegyezték békekölcsönt. A változás nemcsak a brigádnál éreztette hatását. Emelkedett az egész osztály termelési eredménye. Júliusban — ekkor még ott volt *Marosi* — 101 százalék. Szeptemberben 103.5 százalék. A termelés növekedéséhez természetesen más körülmények is hozzájárultak, de az kétségtelen: munkakedvet, lendületet adott az, hogy orvosolják a dolgozók jogos panaszát! Frissebbek lettek a népnevelőértekezletek is, elevenebb a bírálat. A legközelebbi aktívaértekezleten már egy sor javaslat hangzott el a pártmunka megjavítása mellett, a termelés megjavítására. *Barát László* bírálta a kovácsokat, hogy nagyobb méretűre kovácsolnak, mint azt a rajz előírja és ez felesleges munkát okoz a forgácsolásnál. *Éber Béla* osztályvezető elmondta, hogy emelkedik a dolgozók keresete, de nem emelkedik, sőt csökken a termelékenység. *Paskó* elvtárs hibáztatta a kommunista művezetőket, hogy kitérnek a *„kényes kérdések"* elől, s a dolgozókat minden problémával a pártszervezethez küldik. Eleven, élénk, bírálószellemű aktívaértekezlet volt. Tudatosította, hogy a műhelyben mindenért a kommunisták a felelősek, mozgósította őket a hibák elleni harcra.

De lássuk, mi történt ezután? *Éber* elvtárs pártmegbizatást kapott: vizsgálja felül, milyen módon lehet emelni a termelékenységet és ezzel egyidőben takarékoskodni az anyaggal. Lelkesítő pártmegbizatás és rövidesen eredményhez vezetett a többi művezető segítségével. Kiderült, hogy nem folyamatos termelés folyik. Például elkezdenek egy alkatrészt szabni, s szabják míg csak anyag van. Így lehet keresni — de csak félkész áru készül el. Most folyamatosan szabnak és félkész áru helyett — készáru készül. A termelékenység 2.5 százalékkal emelkedett és a kereset sem csökkent. Az anyag gazdaságosabb felhasználásával pedig sikerült tíz tonna új anyagot megtakarítani. Az aktíván feltárt többi hiba egy részét is sikerült már orvosolni.

A párt munkája és a termelés szorosan összefügg. Ezt bizonyítja szinte minden tapasztalat a 16-os alapszervezetnél. Nézzük a pártcsoportokat. A pártvezetőség egyénileg kezdett foglalkozni a *„passzív"* bizalmiakkal. Eredménye: *Roják Gyula* és *Csongrádi István* már nagyobb felelősséggel végzi munkáját, pártcsoportmegbeszéléseket tartanak, többet foglalkoznak a dolgozókkal. Hogyan hatott ez vissza a termelésre? Abban a brigádban, ahol Roják és Csongrádi dolgozik 10, illetve 40 százalékkal emelkedett a termelés és ennek arányában a kereset.

Mit bizonyítanak ezek a példák? Azt, hogy a legfontosabb feladat megvalósítani a Központi Vezetőség jelszavát: *„Kommunisták az élre, kommunisták a tömegek közé"*. Az új szakaszban a pártmunkát alapvetően meg kell változtatni, *fel kell számolni az adminisztratív, tömegektől elszakadó pártmunkát, s meg kell javítani a párton belüli nevelőmunkát is.* Ezen az úton még csak kezdeti lépéseket tettek a XIV. osztály pártszervezeténél. A kommunisták többsége még ma sem végez tömegmunkát, nem harcol a hibás nézetek ellen. Pedig, ha itt nem lesz fordulat, veszélyben lesznek a november 7-i és a tanácsválasztásra tett vállalások.

Mi gátolja az életszínvonal emelését

A dolgozók között — és be kell vallani, a kommunisták között is — sokan vannak, akik nem értik az új szakasz politikáját. Terjednek olyan nézetek, hogy az uj szakasz csak a parasztságnak kedvez. *„A paraszt felhoz egy kosár szőlőt, egy szatyor tojást és keres többszáz forintot"* — hallani itt is, ott is. És a népnevelők többsége, akik maguk is ingadoznak, nem mernek megszólalni. Kétségtelen, hogy a parasztságnak kedvezményeket adunk, hisz ez egyenesen a kormányprogrammból következik. Ha nem így tennénk, nem előre, hanem visszafelé haladnánk. A parasztságnak adott kedvezményekkel az évek óta elkövetett durva hibákat teszszük jóvá, megerősítjük a párt iránti bizalmat és növeljük a parasztság termelési kedvét. A több mezőgazdasági cikk pedig — jobb és olcsóbb ellátásnak veti meg az alapját. Nehézségeink nem a mezőgazdaság fejlesztéséből adódnak, hanem abból, hogy a június előtti hibák kihatása sokkal súlyosabb, mint ahogy azt egy évvel ezelőtt láttuk. Emellett gazdasági vezetőink jórésze és számos kommunista nem harcol következetesen az új szakasz politikájáért, elhúzódások vannak az átállásban, nem emelkedik a termelékenység, nem csökken kellően az önköltség, sok még az üzemekben a lopás, uralkodik a liberalizmus, elnézés. *Ez érinti, ez sérti népünk érdekét, ez gátolja az életszínvonal emelését.* Nehézségeinket csakis a termelés segítségével tudjuk és fogjuk legyőzni. *A termelés frontján áll, vagy bukik az életszínvonal.* Ezért a legfontosabb feladat, hogy a kommunisták járjanak az élen, álljanak élére a termelésnek és magyarázzák meg a dolgozók tömegeinek a párt politikáját.

„Vezetni — mondotta *Kovács István* elvtárs a budapesti pártaktíván — *elsősorban annyit jelent, mint meggyőzni a tömegeket, újra és újra, nap mint nap türelmesen megmagyarázni a párt és a kormány politikáját és intézkedéseit".* Ezért ma a legfontosabb feladat, hogy álljanak a kommunisták az élre, menjenek a kommunisták a tömegek közé! — váljon minden kommunista a közvélemény irányítójává, a termelés élharcosává.

SZÍVVEL—LÉLEKKEL

„Aki egy utazásról hazatér, mindig van mondanivalója" — ezekkel a szavakkal kezdte beszámolóját Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter elvtárs, az Északi Járműjavító „Pierre Semard" kultúrotthonában összegyült dolgozók előtt. És a miniszter elvtárs hosszú utazást tett: 9000 kilométert a szocializmus országának vasútvonalán. Pihenni volt a Szovjetunióban — és mégis gazdag tapasztalatokról számolt be a többszáz főnyi jelenlévőnek.

Utoljára hét év előtt járt abban az országban, amely a fasizmus feletti világtörténelmi jelentőségű győzelmével az emberiséget fenyegető legnagyobb veszélyt hárította el. Hét évvel ezelőtt látta munkaközben azokat az embereket, akik gigászi erőkifejtéssel szorgoskodtak országuk újjáépítésén, akik ma a kommunizmus diadalmas építői. Hét év általában nem hosszú idő a népek történelmében — de egész korszak ott, ahol a hatalmon a dolgozók vannak. Ezt bizonyították azok a tapasztalatok, amelyről a miniszter elvtárs a szovjet vasúttal kapcsolatban beszámolt.

A szovjet vasút óriási forgalmat bonyolít le. Pályaudvarain szünet nélkül zakatolnak a személy- és tehervonatok, melyeket nagyteljesítményű gőz- és villanymozdonyok vontatnak. Valamennyi tehervonat túlsúlylyal és percnyi pontossággal közlekedik. A menetrend legfőbb törvényük és e törvényt nem szegik meg a szovjet vasutasok! Mi ennek a titka? Egyrészt a szovjet vasút hatalmas technikai felkészültsége, másrészt kezelőik, akik szívvel-lélekkel látják el feladataikat. *Ez a legjellemzőbb a szovjet vasútra: szív és lélek!* A vasúti munka olthatatlan szeretete, mely szocialista hazafisággal párosul. A magasfokú öntudat, amelyet nagy szaktudás, a munka részleteinek tökéletes ismerete egészíti ki. Ez biztosítja, hogy a legnagyobb forgalom is teljes harmóniában, kapkodás nélkül bonyolódjék le. A tolatás, a rendezés, a ki- és berakás, a gépek és pályák karbantartása mind-mind tervszerűen folyik és egy célt szolgál: a



A 2—4—2 elrendezésű új szovjet gyorsvonati mozdony.

balesetmentes, menetrendszerinti közlekedést.

A forgalmi szakszolgálat munkájára legjellemzőbb: nagyfokú dinamikája. A tehervonatok éppúgy közlekednek, mint a személyek. Kilencezer kilométeres út alatt, éjjel és nappal figyelve a vasúti munka lüktetését, egyszer sem tapasztalta, hogy személyvonat megelőzött volna tehervonatot. Rendezőpályaudvaron előfordult, hogy a személy beérte a tehervonatot — de csak ott, ahol hosszabb állás vált szükségessé. Előzés azonban itt sem történt! Ellenkezője fordult elő: a tehervonat előzött...

A személyvonat előtt és után két-három tehervonat is közlekedik, 50—80 kilométer sebességgel. A vonat — melyen a miniszter elvtárs utazott — száz és ezer térközön, jelző mellett haladt el a kilencezer kilométeres út alatt és mindössze háromszor „fogták meg" a szerelvényt, akkor is egész rövid időre. A Szovjetunióban valóban „zöld úton" közlekednek a vonatok. A menetrend betartására az is ösztönöz, hogy csak 85 százalékon felül jár jutalék.

Kétségtelen, hogy számos olyan feltétele is van a Szovjetunióban a menetrendszerűségnek, amely nálunk még nem található meg. Valamennyi fontosabb vonal *kettős vágányú*, de az egyvágányú vonalakon is legalább két-három kilométer hosszú kitérővágányok vannak és így könnyen elkerülhetik egymást a vonatok. A kettősvágányú pályák mind több helyen váltják fel az egyvágányú pályákat. A szovjet vasútvonalakon majdnem ismeretlen a „lassú-jel". Napokat utazhat az ember, míg egy lassú-jelet lát. Emelkedőn, vagy lejtőn pedig tilos a lassújelek alkalmazása.

Nagyszerűen dolgoznak a menetirányítók. Valamennyi kitűnő szakember és tökéletesen tájékozott. Nem történik olyan esemény a pályán, amelyről néhány percen belül ne tudna. Az állomásokra legjellemzőbb az áruk és kocsik előkészítettsége. Ezt megkönnyíti a szabad teherkocsik nagy száma. A legnagyobb csúcsforgalomban is áll rendelkezésre szabad kocsipark.

Minden állomás ragyogó tiszta. Talán egy gyógyszertár tisztaságához lehetne őket hasonlítani. És ez reggeltől reggelig értendő. Hasonló a helyzet a vonatokon is. Ez egyik legsürgősebben követendő példa a magyar vasutasok számára. Tökéletes a gondoskodás a várakozó utasról: egy-két ágyas és nagy közös pihenőszobák, kultúrszobák, kényelmes várótermek és mindenütt olyan tisztaság, hogy az utas szégyeli a legkisebb eldobott papírdarabbal is megzavarni a rend töretlen képét.

A felvételi épületek — a város kapui. Minden állomás tájjellegű építészeti remek. Tökéletesen tükrözi a vidék népi jellegét, kultúráját. Berendezésük minden igényt kielégít.

A kereskedelmi szakszolgálat számtalan irányvonatot, köztük lépcsőzetes irányvonatokat képez. A kocsik egyenletesen rakottak és minden rakomány tökéletesen rögzített, így minden vagon gurítható. Nagyszerűen alkalmazzák az előjelentéseket.

A pályafenntartás is tökéletes munkát végez. Teljesen ismeretlen a füves pálya. A fűtelenítést a pályaőr végzi. A pályák hóvédelmét 4—5 méter magas élősövény biztosítja és van, ahol kettős ez az élősövény. A pályamunkások 90 százaléka nő és nagyszerűen végzi munkáját.

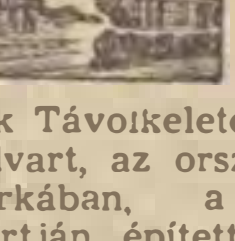
A vontatás jó munkáját elsősorban az biztosítja, hogy elegendő, jól karbantartott mozdony és magas kalóriaértékű szén áll rendelkezésre. A mozdonysátor tiszta, akár egy szoba. A fék jó. Ezért mehetnek 70 kilométeres sebességgel balesetmentesen, 3000 tonnát is vontatva. A túlsúlyos mozgalomban tízezrek vesznek részt.

Végezetül a miniszter elvtárs tanulságként állapította meg: a jövőben még többet kell tanulnunk a Szovjetunió vasutasaitól, szélesebben kell alkalmazni kitűnő munkamódszereiket. Többet kell tanulmányozni és felhasználni a szovjet szakkönyveket és jobban megbecsülni azokat a tapasztalatokat, amelyeket a nálunk járó szovjet vasutas küldöttek adnak át. De a legfőbb tanulság számunkra: olyan szívvel, olyan lélekkel végezzük munkánkat, ahogy azt a szovjet vasutasok teszik. Szív és lélek — ez a legfőbb tanulság! — fejezte be az előadását Bebrits Lajos miniszter elvtárs.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Új pályaudvar a Csendesóceán partján



A szovjet vasutasok lapja, a *„Gudok"* beszámol arról, hogy a közelmultban új nagy pályaudvart létesítettek Távolkeleten. Az új pályaudvart, az ország legtávolabbi sarkában, a Mahotka-öböl partján építették fel és mint ilyen, a távolkeleti körlet egyik kiemelkedő csendesóceáni állomása.

•

A Szovjetunióban széles körben alkalmazzák a féktechnikában újdonságként először bevezetett, úgynevezett MTZ—135-ös kormányszelepet, amelyet nemrégen konstruáltak szovjet mérnökök.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

Barnaszénporral fűthető új gyorsvonati mozdony



A közelmultban megtartott lipcsei vásáron a Német Demokratikus váló konstruk- Köztársaság kitőreinek több új művét mutatták be. Ezek között volt egy barnaszénporral fűthető gyorsvonati mozdony, amely nagy távolságokra, — 4000 kilométerig — üzemanyag felvétel nélkül alkalmazható. Az újtípusú mozdonyhoz nagy űrtartalmú víztartány és egy hatalmas befogadóképességű szénpor-tartány tartozik, melyekben 40 köbméter vizet és 60 tonna szénport tudnak tárolni.

A Szocialista Vasútért bírálata nyomában

„A hatvani vonatkisérőknek nincs gazdájuk?"

Szeptember 11-i számunkban közöltük Szűcs Ferenc hatvani vonatkisérő panaszát. A miskolci igazgatóság III. osztálya megvizsgálta a panaszt és megállapította annak jogosságát.

A miskolci igazgatóság felhívta a hatvani vezénylet figyelmét: fordítson nagyobb gondot a Munka Törvénykönyvének betartására. Megállapította, hogy a vonatkisérők pihenőidejének rovására megy a hatvani szakaszok rendszeres elvezénylése Budapest-Ferencváros által. A hatvani szakaszok sokszor csak 40—50 órás, sőt hosszabb távollét után tudnak visszatérni telepállomásukra.

A miskolci igazgatóság érintkezésbe lépett a budapesti igazgatósággal, hogy a hibákat kiküszöböljék. A miskolci igazgatóság III. osztálya ismételten felhívta a szolgálati helyek figyelmét: a *Hivatalos Lap* 24. számában megjelent 32/95/1954. I/B. számú rendelet irányadó a vonatkisérők heti pihenőnapjára vonatkozóan. Eszerint a vonatkisérőt megilleti a heti pihenőnap, de *amennyiben heti pihenőnapján munkára veszik igénybe és helyette két hétcn belül másik pihenőnap nem adható, akkor a heti pihenőnapon végzett munkát 100 százalékos pótlékkal kell elszámolni.*

„Orvosolják a debreceniek panaszát!"

Még az év elején jelent meg lapunkban Harsányi László elvtárs levele. A debreceni fűtőházban lévő nehéz munkakörülményekre hívta fel a figyelmet. A panaszra most válaszolt a 6. szakosztály helyettes vezetője, Tusa elvtárs. Igéretet tesz, hogy a fűtőház kapuit megjavítják, októberben elvégzik az ablakok javítását is. A téli tüzelést ágyúkályhák segítségével kielégítően biztosítani fogják.

Megértjük, hogy bizonyos munkák elvégzése sok nehézséget okoz, no meg időre is szükség van. De azt egyáltalán nem értjük, hogy miért kell egy dolgozónak kilenc hónapig várnia egy válasz megszületésére.

Üzemünk „virágcsokorja"



Ízléses, szép versenytáblát látunk a Keleti Műszaki Kocsihivatalban. Az egyes virágokon kis táblácskán ott szerepel az üzem legjobb dolgozóinak neve és teljesítménye.

(Kovács Géza felv.)

A rejtett tartalékok nyomában

Észszerűbben kezeljük az önkezelési szállítmányokat

Pártunk Központi Vezetősége október 3-i ülésén foglalkozott népgazdaságunk helyzetével és további feladataival. A beszámoló leszögezte: továbbra is azon az úton kell munkálkodnunk, amelyet az 1953 június 28-i párthatározat előír. A júniusi út pedig — amint köztudomású — olyan gazdaságpolitikát kíván folytatni, amely biztosítja az életszínvonal további fokozatos emelkedését éspedig olyan ütemben, ahogy azt a termelésben és az önköltség csökkentésében elért eredmények lehetővé teszik.

A vasúton is — mint mindenütt általában — a termelékenység emelése, az önköltség csökkentése csak tervszerű műszaki és szervezeti intézkedésekkel valósítható meg. Ugyanakkor gondoskodni kell a megfelelő egyenletes anyagellátásról és szilárd fegyelmet kell tartani az anyagfelhasználás terén. Ha közelebbről vizsgáljuk az önkezelési szállítmányok kezelését, ki- és berakásának kérdését, könnyen rájövünk arra, hogy olyan területen járunk, amelyek szorosan kapcsolódnak ezekhez a követelményekhez. Az önkezelési szállítmányok főként anyagot juttatnak a vasút gépezetébe. Időbeni és észszerű felhasználásuk, épségben való elszállításuk befolyásolja a vasút önköltségének alakulását. Nézzük meg: mennyire nem látják ezt még vasutunkon.

A MÁV, a népgazdaság egyik legnagyobb vállalata, tevékenysége az egész országra kiterjed, az anyagfelhasználó helyek száma igen nagy, az anyagok belső szállítása jelentős mérvű. A belső szállításhoz az anyagok gondos csomagolása szükséges, mert a szállítás közben keletkezett károk jelentős része a hiányos csomagolás miatt áll elő. Így például a Budapest-Nyugati szertár által Szegedre küldött 850 lámpacsészéből 17 darab törötten érkezett meg s 500 forint kár keletkezett. A hatvani szertár részére a kiutalt sósavat három ízben kellett újból elküldeni, mert kétszer összetört a ballon, s az anyag elfolyt. E területen az önköltségcsökkentést gondosabb csomagolással, az anyagok természetének megfelelő göngyölegek felhasználásával, az önkezelési áruk be- és kirakásával végzett gondos munkával tudjuk elérni. Egy pillanatig sem kétséges: a szakszolgálati ágak jó összmunkája révén nemcsak az önköltség jó alakulását érjük el a kárleírások csökkentésével, hanem az így kieső anyagok pótlása is elkerülhető lesz, ami viszont az anyagellátást javítja meg.

Rendeljék el az önkezelési darabáruk mérlegelését

Hiba az, hogy az érkezett önkezelési küldemények kirakását nem szervezik meg. Főként a szertáraknál, a fűtőházaknál fordul elő, hogy a hetenként ismétlődő szállítmányokkal nem törődnek eléggé. Szombat déltől hétfő reggelig nincs gazdája az önkezelési küldeményeknek. Nyíregyházán október 12-én 14 kocsi szén több mint öt órát várt kirakásra. A vasút nem jár elöl jó példával e téren. Gyakran a rakodási főnökségre várnak a kirakásnál. Megfigyelhető, hogy az önkezelési áru késedelmes kirakása általában arra az időre esik, amikor az egyéb fuvaroztató felek is késlekednek a kirakással. Jó szervezés esetén nem volna szükség arra, hogy a vasúti rakodási főnökség dolgozóit elvonják a kinti vállalatok kirakási munkáitól.

Nem egyszer előfordul, hogy a szertárak kényelmi okokból, esetleg munkaerőhiányra hivatkozva úgy intézkednek, hogy megállítják az érkező szállítmányokat egy közbeeső állomáson. Így volt ez a napokban Kiskunhalason is. Az ottani szertár részére érkező több kocsi szénküldeményt Jánoshalmán és Mélykúton kisoroztatták a vonatból csak azért, hogy ne álljon elő torlódás a szertárban, jóllehet, hogy a szertár megfelelő munkaszervezéssel ezt elkerülhette volna.

Általános panasz, hogy az önkezelési darabárukat — a szegedi igazgatóság területe kivételével — még mindig súlybevallással adják fel, ahelyett, hogy a feladott önkezelési darabárukat mérlegelnék. Ez maga után von egy csomó dézsmálási lehetőséget, az eltulajdonítások pótlása révén pedig újabb anyagfelhasználást. Miért nem nézi meg a vasúti főosztály 5. szakosztálya ezt a kérdést, hiszen az önkezelési szállítmányok dézsmálásának megszüntetéséhez a kötelező mérlegelés bevezetése — elengedhetetlen. Ez olyan rejtett tartalék ismét, amelynek feltárása és kiaknázása a vasúton folyó önköltségcsökkentést jelentősen segítené.

Az önkezelési szállítmányok észszerű kezelése így válik a vasút önköltségcsökkentésének egyik forrásává, a vasutasok élete javulásának láncszemévé.

Vasutas tanácstagok egy lakótelep jólétéért

Mint egy kisváros, úgy ékelődik a MÁV-lakótelep különleges építésű házaival, alacsonykerítésű, őszi színekbe öltöző kertjeivel a XV. kerület utcái, házai közé. Azelőtt csakugyan külön, elszigetelt világ volt a telep. Rákospalota rendezett tanácsú, majd megyei város urai mitsem törődtek a telep lakóinak kívánságaival. „Ott van a telepgondnokság — gondoskodjon róluk!" — mondták és ezzel elintézettnek vélték közel kétezer vasutas család gondját, baját.

Ma is megvan a telepgondnokság — a MÁV Épületfenntartási Főnökség lakótelepi szakasza — de a telep együtt él, együtt lélegzik a kerülettel. A telepgondnokság és a kerületi tanács együtt igyekszik megoldani a nagyobb problémákat. A telep lakóinak nem is lehet panaszuk a tanácsra, különösen, amikor olyan lelkiismeretes, velük együttérző képviselőik vannak a tanácsapparátusban, mint *Madlen Mihályné* vagy *Pázsiti Ödön*.

Ők ketten már négy évvel ezelőtt nagyrészt úgy kerültek a tanácsba, ahogyan azt mostani új tanácstörvényünk akarja megvalósítani: a telep lakossága régi ismerősöket választott személyükben. *Madlen* elvtársnő férje az Istvántelki Főműhely, majd a Landler Művek régi dolgozója, jelenleg az Épületszerelő ÜV egyik műszaki vezetője. *Pázsiti* elvtárs, a Felépítményi Vasanyagjavító ÜV igazgatója, szintén az Istvántelki Főműhely dolgozója volt, 21 éve lakik a telepen, s 1949-ben, amikor az újjáépítésben és a munkaszervezésben végzett kiváló tevékenységéért *Kossuth-díjjal* tüntették ki, a telep lakói őszinte örömmel fejezték ki jókívánságaikat.

A kölcsönös bizalom és szeretet a négy év folyamán nem halványodott, hanem erősödött a két jóldolgozó tanácstag és a vasutasok között. Tanácstagi beszámolóik, lakógyűléseik kerületi viszonylatban is a leglátogatottabbak voltak. És volt is miről beszámolni ezeken az összejöveteleken, mert a tanács, amikor csak lehetett, teljesítette a MÁV-telepiek kívánságait. Nem lehettek persze mindig olyan jelentős eredmények a napirenden, mint *az új emeletes iskola, napközi-otthon és iskolaorvosi rendelő* építése és megnyitása. De az évek, a tanácsok négy éve, sok-sok kisebb eredményt is hozott. Ideiglenesen megjavították a Lenin-utat (a közeljövőben sor kerül a kikövezésére), új burkolatot kapott az Alkotmány- és Ozmán-utca, sűrítették a közvilágítást, s éppen a napokban kezdték meg — a tanács közbenjárására — a 67-es villamos végállomásán a váróhelyiség építését. S miután a lakótelep építésénél annakidején megfeledkeztek az üzlethelyiségekről, a tanács úgy oldotta meg a problémát, hogy egész üzletsort nyitott a telepet határoló Rákos-úton. Azonban úgylátszik, nem jutott akkor eszükbe, hogy a vasutasgyerekek is szeretik a cukrászsüteményt, a fagylaltot, s a dolgozók is meginnának időnkint egy-egy feketét. A tanácstagok tolmácsolták a telep kívánságát és a Rákos-úton nemsokára megnyílt az új eszpresszó-cukrászda. Nehezményezték a lakók, hogy a tüzelőanyagszállítók csak felárral viszik a telepre a tüzelőt, erre is orvoslást talált a tanács. Egy négygyermekes anya panaszkodott, hogy gyermekei miatt nem tud munkát vállalni. *Madlenné* elvtársnő közbenjárására állandó házimunkát biztosított számára a kerületi kézműipari szövetkezet.

Sok más kívánság is megoldódott, de maradt még elég probléma a MÁV-telepen, kisebb-nagyobb, egyéni és közérdekű, vannak tehát még feladataik a tanácstagoknak bőven.

— Mindig egy lépéssel előbbre jutunk — mondja a jövő feladatairól *Pázsiti* elvtárs. — Az új tanácstörvény, a Hazafias Népfront-bizottság, amely október 13-án a mi kerületünkben is megalakult, még szélesebb alapokra helyezi a népjóléti politikát. Új erőforrást jelent számunkra is a nemzeti erőknek ez a szoros összefogása és további sikeres munka előtt nyitja meg az utat.

A szemléltető agitáció „módszerei" a Hámán Kató fűtőházban

Milyen büszkék voltak a versenytáblára a Hámán Kató fűtőházban. Tavasszal, amikor még új volt.

— Aki belép a fűtőházba, annak mindjárt szemébe ötlik a tábla — mondogatták.

Így is van, sajnos most is. Azért sajnos, mert akinek a tábla a szemébe ötlik, annak a figyelmét aligha kerüli el az sem, hogy a tábla — *második negyedévi eredményekkel „mozgósít"*. Nagy kár ez, mert *az egyébként ötletes, színes, a fűtőház valamennyi munkakörét* — még a bérszámfejtői és üzemelszámolói munkakört is — *figyelembevevő versenytábla igen hatásos lehetne*, ha nem szakadt volna el ennyire a jelentől, ha legalább egy töredékét fordítanák rá a kezdeti lelkesedésnek.

— De nincs pénz — halljuk az üzemi bizottságon a termelési felelőstől, a fűtőházfőnökségen egyaránt. — A területi bizottságtól már régóta várjuk különböző nekünk járó összegek átutalását.

Pénzhiánnyal sokmindent lehet indokolni. Például azt, hogy tavasz óta vajudik az öltöző és a fürdő építése, hogy a mozdonyszín nagy részének nincs tetője, hogy lucaszék módjára készül a melegmosó kazánja — szóval sok mindennek lehet oka a pénz- és munkaerőhiány, még azt is elismerjük, hogy új versenytáblákat sem lehet pénz nélkül csinálni, új fényképek készítése is pénzbe kerül. *De a szemléltető agitációnak ezernyi más módja van*, amihez jobbára csak papír és ceruza vagy tus, esetleg festék szükséges. No meg egy kis ötletesség és ügyszeretet.

Enyhe túlzás lenne pénzre, mint „objektív" nehézségre hivatkozni például a DISZ-faliújságnál, amelyen naptól fakult, esőtől vert július-augusztusi ujságkivágásokat lobogtat az októberi szél. S vajjon milyen pénzügyi akadályai vannak, hogy szerény becslés szerint 1953 augusztusa óta nem cserélték a mozdonyszín falitáblájának jelmondatait, amelyek között ilyeneket olvashatunk: *„Mozdonyok jó karbantartásával harcolunk a 150.000 tonna szén megtakarításáért!"* — Ez viszont kétségtelenül időtálló és érzékkel megfogalmazott jelmondat: *„Békét akarunk, ezért fogadalmunk megvalósításával harcolunk!"*

De hol van nyoma a közelgő *november 7-nek, a tanácsválasztások előkészületének, az önköltség csökkentéséért, a szénta-karékosságért folytatott mozgalomnak?* Egyedül a széntakarékosság eredményeivel találkoztunk a műszaki iroda épületének falán. Pedig a fűtőház dolgozói számtalan tanujelét adták annak, hogy megértették kormányunk programmját. Az egy mozdony javítására eső költség az első negyedévben még 903 forint volt, most már 550 forint körül van, a fiókmühely — ahol egyébként *júniusi* versenyeredményeket láttunk a táblán — a legutóbbi három hónap alatt 60.000 forint bér- és anyagmegtakarítást ért el és folytathatnánk a példákat — amelyeknek a szemléltető agitációban nyomuk sincs.

Nem a tanulság leszűrésével akarjuk befejezni cikkünket, mint valamely tanmesét. Inkább elmondjuk, hogy amikor megálltunk a bejárati versenytábla előtt, pillanatokon belül öt dolgozó nézte nagy érdeklődéssel a fakult képeket. Azt hitték, valami újat találnak a táblán.

Csalódtak...

Ami a veszprémiek felhivását megelőzte

Lapunk multheti számában közöltük *Veszprém-külső csomópont* üzemi bizottságainak és szakmai vezetőinek felhívását, amelyben arra szólították fel az ország valamennyi csomópontját és szolgálati helyét: *tervszerű előreláttással, egymással versenyezve, idejében készüljenek fel a télre.* A veszprémiek — mint minden télen a legveszélyeztetettebb terület dolgozói — maguk jártak elől jó példával és megtették vállalásaikat a téli forgalom zavartalan lebonyolítására. A versenyfelhívás kibocsátása összaktívaértekezleten, alapos megvitatás után történt. A felszólalók rámutattak több olyan hiányosságra, amelyek gátolják a jó felkészülést. Éppen ezért visszatérünk az értekezletre, hogy a hiányosságok nyilvánosságrahozásával ráirányítsuk a figyelmet a veszprémiekhez hasonló problémákra.

Kovács Lajos főmérnök bejelentette, hogy a hóvédő sövényekhez szükséges vessző kitermelése megkezdődött, a munkák azonban nem haladnak kellően, mert a pályafenntartási főnökség munkaerőhiánnyal küzd. A nyáron állandóan 240—250 fő volt a dolgozók létszáma, most 30—40 főre kellett csökkenteni. A túlzott takarékosságnak főleg *a fenntartási munkák, a talpfacserék látják kárát.* Kérte, hogy a szakszervezet hasson oda, hogy a megfelelő létszámot biztosítsák.

Bernáth József, Veszprém-külső állomásfőnöke emlékeztetett arra, hogy tavaly *a rossz-minőségű szén miatt baj volt a hótörőmenetekkel.* Javasolta, hogy *az idén állandóan legyen a fűtőházban a hótörőmenetek részére 50—60 q-nyi jóminőségű darabos tartalékszén.* Aranyosi János fűtőházfőnök bejelentette, hogy a fiókműhely az időszakos javításokkal tervszerűen halad. A téli berendezéseket felülvizsgálták. A tetők, kürtők, füstelszívók rossz állapotban vannak, kijavításukhoz a pályafenntartás segítségét kéri. *A 212. számú Utaselátó árudát a központ lássa el elegendő mennyiségű és minőségű szalonnával, felvágottal, konzervvel, kenyérrel, hogy a téli hosszú utakra a dolgozók élelemmel ellátva mehessenek.* A legsúlyosabb probléma, hogy *a fűtőházban egyetlen 40 kilométeres menetsebességű hóeke van.* Tavaly Komáromból, tavalyelőtt Miskolcról kellett hozni hóhányógépet, amikor már bekövetkezett a veszély. Adjanak a fűtőháznak hóhányót, hogy mindig kéznél legyen. *Farkas* elvtárs azt kérte, hogy Zirc, Dudar, Veszprémvarsány, Herend állomásokon is biztosítsák a melegítő védőitalt a vonatkísérőknek. *Sági Ferenc* fűtő a balesetveszélyes szénszerelő kijavítását kérte.

JÁRÓRBEN a záhonyi vasutasok között

Havonta hatalmas összegű valutát fizet népgazdaságunk a külföldi vasutaknak az idegen kocsik használatáért. Záhonyban a vasutasok eredményesen küzdenek a szovjet kocsik állásidejének csökkentéséért.

Előfordul azonban olyan eset is, amikor nincs elegendő magyar kocsi az átrakáshoz és ezért hosszú ideig ácsorognak kirakatlanul Záhonyban a szovjet kocsik. Jelenleg is több szovjet fedett és tartánykocsi ácsorog Záhonyban, mert nincs elég MÁV-kocsi. *Szűcs Sándor* elvtárs állomásfőnök elmondotta, hogy olyan szovjet kocsi is van az állomáson, amely két hónap óta áll kirakatlanul. Tavaly télen keserű tapasztalatokat szereztek a záhonyi vasutasok a vasércszállítmányok átrakásánál. Érkezés után nem tudták azonnal átrakni a vasércet, így az befagyott a kocsikba és csak robbantással, vagy nehéz csákányozással lehetett fellazítani a jeges vasércet.

A záhonyi vasutasok azt kérik a KPM I. főosztály 8. szakosztályától, hogy egy 24 órában legalább 400 nyitott és 200 fedett kocsit küldjenek Záhonyba, mert ennyi szükséges a szállítási tervek betartásához. Ha pedig betartják a szállítási tervet, nemcsak Diósgyőrt, Ózdot segítjük azzal, hogy idejében megkapják a vasércet, hanem egyúttal segítjük a szovjet vasutasok munkáját is.

A záhonyi vasutasok elhatározták, hogy november 2-ra, Záhony felszabadulásának tizedik évfordulójára a még átrakatlanul ácsorgó szovjet kocsikat eltüntetik az állomásról. Felajánlásuk megvalósítása lelkiismeretes, áldozatkész munkát követel. Ehhez kérik a vasúti főosztály és a debreceni igazgatóság segítségét.

206 százalékos átlagteljesítménnyel



Erős József kétszeres sztahanovista marós a Landler Művekben. 206 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik. Ötéves tervét már befejezte.

(Kovács Géza felv.)

Miért szaporodnak a balesetek a Debreceni Járműjavítóban?

A rend, tisztaság és gondosság láttán azt hihetné a látogató, hogy a Debreceni Járműjavítóban a munkavédelem terén minden rendben van és a baleset ritka dolog ebben az üzemben. Sajnos nem így van. A Debreceni Járműjavítóban még mindig nem csökken, sőt szaporodik a balesetek száma. Augusztusban például egy baleset jutott minden napra. Szeptemberben sem volt jobb a helyzet. Különösen a VI. és VII. osztályon gyakori a sérülés.

A munkavédelmi berendezések hiánya

A multban a munkavédelmi berendezések hiánya idézte elő a legtöbb balesetet. Erre ma már nem lehet panasz, bár még mindig vannak hiányok. Az üzemi kollektív szerződés végrehajtását ellenőrző bizottság például legutóbb megállapította, hogy a VI. osztályi hajtórudasoknál a síkcsiszoló gépekhez nem szerelték fel azt az elszívó berendezést, amit már augusztus 30-ig üzembe kellett volna helyezni. Az üzem területén lévő váltók világítási berendezése sem készült még el. Nem fogadható el Sulyák Imre munkavédelmi felelősnek az a megokolása, hogy a dolgozók nem használják a védőberendezéseket. Sok a szemsérülés, mert például a forgácsolóműhelyben csak kevesen és rendszertelenül használják a védőszemüveget. Az sem lehet elfogadható magyarázat, amit dr. Szatmári Ferenc üzemorvos ad, hogy a mezőgazdaságból nemrég az üzembe került dolgozók nem elég óvatosak. Hiszen éppen a munkavédelmi felügyelő és a balesetvédelmi megbízott feladata gondoskodni arról, hogy a dolgozók megtanulják a munkavédelmi berendezések használatát, belássák használatuk fontosságát.

A művezetők is elnézik, hogy a dolgozók baleseti veszéllyel végezzék munkájukat, nem figyelmeztetik őket az előírásokra.

A művezetők felelőssége

A baleseteket ma már rendszeresen kivizsgálják, de még mindig nem kutatják alaposan az előidéző okokat. A baleseteket legtöbbször magát a sérültet teszik felelőssé. Fedrik Ferenc gyári munkást vonták például felelősségre azért, mert a csapágykiöntő tüzére vizet locsolt és a felcsapódó gőz égési sebeket okozott rajta. Az eset nem először fordult elő, mégsem vizsgálták meg, hogy művezetője figyelmeztette-e Fedriket a dolog veszélyes voltára. Vagy itt van Dóka János hegesztő esete. Dóka munka közben kiesett egy kocsiból és összezúzta magát. A balesetért őt magát okolták, holott kiderült, hogy az eset azért történt, mert egy útbanlévő, használaton kívüli hegesztőasztal — amit a művezető nem vitetett el idejében — akadályozta őt a megkapaszkodásban.

Meg kell javítani a munkavédelmet

Lehetne még sorolni azokat a baleseteket, amelyeknek számát gondosabb felvilágosító munkával, a dolgozók nagyobb elővigyázatra nevelésével, alaposabb kivizsgálással, a műszaki vezetők felelősségének fokozásával lényegesen csökkenteni lehetne. Ez a néhány adat és példa is nyomatékosan figyelmeztet a Debreceni Járműjavító műszaki vezetőinek, munkavédelmi aktíváinak alaposan meg kell javítaniok munkavédelmi tevékenységüket, hogy az üzem rossz baleseti statisztikáját lényegesen megjavítsák és a balesetek számát minimálisra csökkentsék.

Milyen módszerrel dolgozik „az őszi forgalom legjobb rendelkező forgalmi szolgálattevője"

Az őszi forgalom csúcspontja felé közeledik. A figyelem ilyenkor fokozottan a forgalmi szolgálattevőkre irányul, hiszen az ő vállukon nyugszik a növekvő forgalom lebonyolításának túlsúlya. Az őszi forgalom sikere nagymértékben függ az ő figyelmes, utasításszerinti munkájuktól.

Ilyen munkát végez *Veszprém-külső* állomáson *Paulics Jenő* elvtárs, aki *„Az őszi forgalom legjobb dolgozója"* címért folyó versenyben augusztusban a rendelkező forgalmi szolgálattevői munkakörben országos első lett, a tehervonatok átlagos terhelésénél 130, a kocsitartózkodási tervnél 116, a menetrend szerinti indításnál 124 százalékos teljesítményével. Szeptemberben is hasonló jó eredményeket ért el.

Hogyan dolgozik Paulics elvtárs, milyen módszerrel éri el kiemelkedő eredményeit?

Az együttműködés, a vonali helyzet ismerete

— Eredményeimnek nincs titka — mondja — mert hiszen nem titok, ma már minden forgalmi szolgálattevőnek tudnia kell: *a menetirányítóval és a fűtőházzal való szoros kapcsolat, a tolatásvezetővel és a tolatócsapattal való figyelmezett, emellett bensőséges viszony az alapja a forgalmi szolgálattevő jó munkájának.* Az én munkámat már régen ez a törvény irányítja. Megtanultam a tiszti tanfolyamon, de a magam gyakorlati tapasztalatai is arra tanítottak, hogy *mindennél fontosabb a forgalmi szolgálattevő számára az állomási, a fűtőházi és a vonali helyzet ismerete.* Szolgálatátvétel előtt megbeszélem a menetirányítóval a vonali helyzetet, annak várható alakulását. Ennek megfelelően közlöm a tennivalókat a tolatásvezetővel, majd a fűtőházzal tárgyalom meg a legapróbbakban gépigényeinket. Az utóbbit annyira fontosnak tartom, hogy sosem mulasztom el arról is előre értesíteni a fűtőházat, mennyi lesz a vonat súlya. Megbeszélem a mozdonyvezetővel, vállalja-e a továbbítást és milyen menetsebességgel. Így sosem érhet az a meglepetés, hogy amikor a gép már rájárt a vonatra, a mozdonyvezető nem vállalja a túlsúlyt vagy a menetsebességet.

Paulics elvtárs nem a szavak embere, szívesebben cselekszik, mint beszél. A munkájáról kért felvilágosításokat főnöke, *Bernáth József* elvtárs egészíti ki:

— Nyugalom és fegyelmezettség. Ez a két tulajdonság a legjellemzőbb *Paulics* elvtárs munkájára. A legnagyobb torlódásban is hidegvérrel, gyorsan intézkedik. Azazhogy szolgálata alatt tulajdonképpen nincs is torlódás, mert *nem tűr torlódást*, nem nyugszik addig, amíg elegy van az állomáson. Gépet teremt rá, ha a föld alól is. Pedig ez nem könnyű, mert a mozdonyok a késések miatt rendszerint nem érkeznek vissza idejében. A vontatással való jó kapcsolatára és gyors elhatározására jellemzésül megemlítem az október 7-i esetet. Két fontos vonat, az 1891-es meg az 1851-es várt összeállításra és továbbításra, de *a tartalék szolgálatképtelenné vált.* Paulics elvtárs nem jött zavarba, nem kapkodott, hanem *megmagyarázta a vonatgépek személyzetének a helyzetet, akik végülis a vonatgépekkel elvégezték a rendezést és a vonatok idejében elindultak.*

LEVELEZŐINK írják

Megelégedett utasokat!

Sokat beszélünk, de keveset teszünk annak érdekében, hogy az utazást kellemessé, az utasokat pedig megelégedetté tegyük. Nem új javaslattal jövök, de helyes lenne megszívlelni a következőket:

Nyissa ki a személypénztáros időben a pénztárt; ezzel elejét veszi a torlódásnak; felvilágosítással szolgálhat az utasoknak.

Miután rátermett, képzett jegyvizsgálóból kevés van, törődni kellene olyan rövid tanfolyam megszervezésével, ahol általános földrajzi és idegenforgalmi ismereteket is szerezhetnének. A jegyvizsgáló legyen jó megjelenésű, udvarias, kellemes modorú. Mennyire árt a vasutasok megbecsülésének a rendetlen külsejű, fölényeskedő, tudatlan, minden kákán csomót kereső, leckéztető, nem egyszer ajtót csapkodó jegyvizsgáló. A jó személyvonati személyzetnek voltaképpen ismernie kellene a vonal mentén fekvő városok és községek nevezetességeit, műemlékeit. Ez annyira „kelléke" a jó kalauznak, mint a pontosan javított menetrendkönyve.

Rossz látvány, amikor — ahelyett, hogy a gondjaikra bízott kocsisor mellett az utasok rendelkezésére állnának — egy csomóban „röpgyűlést" tartanak. Az utassal senki nem törődik. Az irányítóblákkal nem sokat törődnek, sokszor félrevezetik vele a közönséget. Kézifékes vonatoknál — helytelenül — a kéziféktől távolodva végzik a jegyvizsgálatot. Ezáltal fékezés esetén sokszor közelharcot kell vívni a fékhelyig. Eredmény: baleset, legtöbbször vonatmegszaladás.

Hideg időben — rosszul értelmezett takarékosságból — nem fűt kellően a mozdonyszemélyzet. Az előfűtést is csak rövid ideig végzik, amelyet még tetéznek a vonalon a gyenge fűtéssel. Ha pedig figyelmeztetik rá, annyi gőzt eresztenek a tömlőbe, hogy szétvágja a tömlőt. Ez persze jó ürügy a fűtés beszüntetésére.

Néhány példa csupán, de a lelkiismeretes munkát végző személyvonati vonatszemélyzet nagyon sokat tud tenni azért, hogy a jó utazás feltételeit megteremtse.

Bognár Károly
tehervonati fővizsgáló,
Tapolca

Nőnek az igények...

A vezérigazgatóság helyesen járt el, amikor a miskolci igazgatóság forgalmi osztályának rendelkezésre bocsátott egy személygépkocsit. Örömmel fogadtuk. Nagy segítséget jelentett számunkra.

Azonban ahogy évről évre több a vasutasoknál a csillagok száma, ugyanilyen módon növekedett a III. osztály akkori vezetőjének igénye is. Az a *Renault*-kocsi, amely egy éven keresztül becsülettel szolgálta a vasutat, 3—4 hónappal ezelőtt *„rangon alulinak"* minősült, amire nincs szükség. Visszaadták a miskolci taxikirendeltségnek, hogy helyette egy rangosabbat, egy négyszemélyes *„Skodát"* igényelhessenek a budapesti taxikirendeltségtől. Ki is vezényelték az SA—227 számú kocsit, amely azóta ugyanolyan módon, csak *drágábban* szolgálja a vasutat.

Nem számít, hogy ez a kocsi hetenként 400 kilométert tesz meg csak azért, hogy Budapestre hazamenjen és visszajöjjön. Nem számít, hogy garázs-díjat kell fizetni, nem számít, hogy a gépkocsivezetőnek napidíjat és szállásdíjat kell fizetni...: *hiszen bírja a vasút.*

Ideje lenne az igényeket lefaragni, mielőtt azok egészségtelenül tovább növekednének.

Z. Burján István
miskolci igazgatóság.

Hegyeshalmi levél

Hegyeshalom állomás életéről szeretnék pár sorban beszámolni. Először is a munkáról. Állomásunk ismét bedugulás előtt áll. A vasút illetékesei már megint alusznak, nem intézkednek, hogy a szomszédos csehszlovák határállomás zavartalanul fogadhassa a túlsúlyos, de legalább a száztengelyes vonatokat. Nincs gazdája és becsülete az irányés *„2000 tonnás"* vonatoknak.

Nem jó vért szül az egyenlősdi sem. A jó teljesítményt elérő brigádok teljesítményéből (például rakodási irányvonatokéból) az üzemgazdász az 50—80 százalékot teljesítő brigádéhoz hozzáír, talán a gyenge brigádtól való félelmében. A sztahanovista szinten dolgozó forgalmi szolgálattevő teljesítményéből pedig elvesz, hogy a szintet ne tarthassák. Micsoda igazságtalanság ez?

Jön a hideg idő. Készüljünk a télre. Erről jut eszembe, hogy tavaly ősszel a forgalmi irodában építettek egy 2800 forintos cserépkályhát. Később mellé kellett állítani a régi vaskályhát, mert az új cserépkályha rossz volt. Most 400 forintért rendbehozta egy „maszek". Kérdezem: így takarékoskodunk mi a MÁV-nál a dolgozók pénzével?

Kovács Sándor
Hegyeshalom állomás

Kocsirendezőink az őszi forgalomban



Kiss Gábor Pécs állomás egyik élenjáró kocsirendezője kocsitartózkodási tervét 106, fajlagos kocsimozgatási tervét 104, a menetrend szerinti és a vonatok terhelési tervét 98 százalékra teljesíti.
(Kovács Géza felv.)

Szakszervezetünk a könyvtármunka megjavításáért

Vasutas dolgozóink életében jelentékeny szerepet játszanak a könyvtárak. A kulturális élet valamennyi ágával szemben nagy előnyük, hogy igen sokoldalúan és még a legkisebb szolgálati helyeken is biztosítják a dolgozók művelődési lehetőségét.

De annak ellenére, hogy a könyv mindenhová eljut és helytől, időtől függetlenül biztosíthatja a művelődést, a szórakozást, mégsem kielégítő a vasúton a könyvtármunka, nem elég nagy az olvasók tábora, bár közel *200.000 könyv áll a vasutas dolgozók rendelkezésére* az üzemi könyvtárakban. Mi ennek az oka? Elsősorban könyvtárosaink gyenge munkája. Nem ismertetik eléggé a vasutas dolgozók előtt a könyvtárban rejlő nagy művelődési és szórakozási lehetőséget.

A legdöntőbb ok mégis az, hogy a meglévő könyvmennyiség *csaknem 500 kisebb-nagyobb üzemi könyvtár között oszlik meg.* Sok helyen mindössze 50—100 kötetnyi — többnyire ideológiai — könyv található. Az ilyen kis könyvtárak olvasói aztán jogosan panaszkodnak, hogy *nincs új könyv a könyvtárban, nincs olyan könyv, amilyent olvasni szeretnének.* De még ennél is jogosabb azoknak a panasza, akik kis, 5—10-es létszámú állomásokon, megállóhelyeken, esetleg vasúti őrhelyeken dolgoznak. Ide nem jutott el még sem a könyv, sem a kultúrnevelő munka egyéb formája. Nagyon helyes kezdeményezés a soproni könyvtárnak a módszere, hogy a *központi könyvtár rendszeresen ellátja könyvvel a Gy. S. E. V. vonalán fekvő kis állomásokat, őrhelyeket.* Hatását mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy például első negyedévi kölcsönzésük *több mint 5000 kötet volt.*

Gócponti könyvtárak

E módszer eredményessége és az egyre jobban jelentkező kultúrigény késztette arra a szakszervezeti központ kultúrnevelési osztályát, hogy *országosan átszervezze a könyvtárhálózatot* és az eddiginél sokkal nagyobb lehetőséget biztosítson az olvasásra. A közeljövőben a mintegy 500 kisüzemi könyvtárban lévő könyveket *54 gócponti könyvtárba gyűjtik össze. Ezek a gócponti könyvtárak látják el majd a hozzájuk tartozó szolgálati helyeket könyvvel.* Így az átlagosan mintegy 6000—8000 kötettel rendelkező *gócponti könyvtárak sokkal nagyobb választékot nyujtanak és a könyvtárak fejlesztése, új könyvekkel való ellátása is észszerűbb lesz.* A könyvtárak átszervezése nehéz feladat elé állítja a gócponti könyvtárosokat és a területi kultúrfelelősöket. Helytelen lenne, ha egyes üzemi bizottságok a *„tulajdonjog"*-ra hivatkozva akadályoznák ezt a munkát, mert ezek az elvtársak elfelejtenék, hogy *a könyv nem azé, aki azt a polcokon hagyja porosodni, hanem azé, aki olvassa.* A gócponti könyvtárak lényege pedig éppen az, hogy ne hagyják porosodni a könyvet, hanem nagyobb választékban minél nagyobb tömegekhez juttassák el azokat.

A gócponti könyvtárakhoz tartozó szolgálati helyek könyvtárfelelősei is adjanak minél több segítséget a gócponti könyvtárosnak, segítsék a könyvcserében, az olvasómozgalom fejlesztésében.

Helyes szervezéssel, a könyvtármunka megjavításával tudjuk csak biztosítani, hogy *minél több vasutas dolgozó olvasson, emelje műveltségi színvonalát, még a legkisebb állomásokon, őrhelyeken is.*

SPORT

Jól szerepelt a Bp. Lokomotív vízilabdacsapata

Az elmult vasárnap vidám hangulat uralkodott a Bp. Lokomotiv szönyiúti stadionjában. A jókedvet a vasutas vízilabdázók kitűnő szereplése okozta. A Bp. Lokomotiv együttese az ezévi országos bajnokság utolsó fordulója során szép játékban 6:2 (3:0) arányban legyőzte a jó erőkből álló Egri Fáklya csapatát. **Ezzel a győzelmével a bajnokság hatodik helyén végzett,** maga mögé utasítva hat másik sportkör vízilabdázóit.

A Bp. Lokomotiv csapatának hatodik helyezése igen figyelemreméltó eredmény. Különösen akkor, ha rövid visszapillantást teszünk a csapat régebbi szereplésére.

A Bp. Lokomotiv már több éve szerepel az ország legjobb vízilabda csapatai között, de eddig a legtöbb esetben a sereghajtó szerepét töltötte be. Egy évvel ezelőtt pedig már a kiesés sorsára jutott. Közben azonban az OTSB létszámemelést határozott el az országos bajnokságban, s így a kiesett csapatok közül a Bp. Lokomotiv is visszakerült a bajnokságba. Ez a szerencsés körülmény komoly munkára serkentette a csapatot. **Az idény elején az eddiginél sokkal jobb körülmények közé került a csapat. Az új stadionban korszerű uszoda is épült és ez lehetőséget nyujtott a vasutas úszóknak és vízilabdázóknak arra, hogy saját otthonukban versenyezzenek, mérkőzzenek.** A csapat edzője, Laki Károly még az idény elején vázolta a játékosok előtt az új feladatokat s felhívta figyelmüket arra, hogy a megjavult versenyzési lehetőségek sokkal nagyobb igényt is támasztanak a csapattal szemben. Teljes tudásával látott hozzá a munkához. Pontos edzéstervet dolgozott ki, s bátran nyult hozzá a fiatalokhoz. Türelmes munkája hamarosan eredményt is **hozott. A kiválasztott fiatalok lelkesen látták edzésre, s a bajnoki mérkőzéseken teljes tudásukkal küzdöttek a vasutas színekért.**

Az idény közben számos kitűnő eredményt értek el. Tizenegy mérkőzés közül ötször szállítak ki a vízből győztesként, kétszer értek el döntetlent és csak négy ízben vesztettek.

Az országos bajnokságban szerenlő első csapaton kívül az utánpótlás nevelésének kérdése is jó úton halad. Nagyszerű tartalékgárdával és ifjúsági csapattal rendelkezik a sportkör. Laki Károly edző személyében pedig az ország egyik legjobb edzője van a csapatnál.

A Bp. Lokomotiv vízilabda csapatának idei szereplése igen elismerésre méltó teljesítmény. A mérkőzéseken mutatott játék bizonyította, hogy a gárda még többre is képes. Ahhoz azonban, hogy tudásuk maradéktalanul felszínre jusson, további szorgalmas munkára van szükség, s ha a játékosok tovább is komoly munkát végeznek, úgy minden bizonnyal a következő idényben még jobb helyezést ér el a csapat, s vízi tovább dicsőségre a vasutas színeket.

☆

DÖNTETLENT ÉRT EL a Szombathelyi Lokomotiv NB I-es labdarúgócsapata szerdán délután a Bp. Vasas együttesével szemben. A mérkőzést Szombathelyen 6000 néző előtt látszották. Az eredmény 1:1 volt.

ELSŐ HELYRE KERÜLT a Pécsi Lokomotiv az NB II. nyugati csoportjában. A legutolsó fordulóban a pécsiek a Tatabányai Bányászt győzték le 2:0 (1:0) arányban, s ezzel megelőzték a hetek óta vezető Kőbányai Dózsát. A pécsi csapatnak 38, a Kőbányai Dózsának 36 pontja van.

EGY FÉRFI ÉS EGY NŐI VASUTASCSAPAT szerepel a kosárlabda országos bajnokságában. A Bp. Lokomotiv férficsapata a negyedik helyen áll 27 ponttal. A női együttes a tizenharmadik helyre került 9 ponttal. Mindkét csoportban 14—14 csapat vesz részt a bajnoki küzdelmekben.

A MISKOLCI LOKOMOTIV egy férfi és egy női csapata játszik a röplabda országos bajnokságáért. A férficsapat 28 ponttal az ötödik, a nők 16 ponttal a nyolcadik helyen állnak.

HÁROM VASUTAS-SPORTOLÓ KERÜLT az OTSB tornaosztálya által felállított válogatott keretbe. A férfi A-keret tagjai között találjuk a Pécsi Lokomotiv kitűnő tornászát, Hédert. A női B-keretbe került Jákó (Bp. Lokomotiv), míg az ifjúságiak keretébe Varga (Bp. Lokomotiv).

HÍREK

OLVASÓINKHOZ

A „Szocialista Vasútért" szerkesztősége a dolgozók kívánságára az üzemi és szakszervezeti bizottságok bevonásával november 1-től előfizetéseket szervez az üzemekben. Ezzel is biztosítani akarjuk, hogy az ujság késedelem nélkül eljusson olvasóinkhoz. A lapra negyedévre és félévre lehet előfizetni az üzemi bizottság sajtófelelősénél. A „Szocialista Vasútért" negyedévi előfizetési ára 4.80 forint. A lap példányonkinti árusítása az előfizetés bevezetése után megszűnik.

— A „Tegyük szebbé, otthonosabbá kultúrotthonainkat" mozgalom eredményeiről számolt be a vasutas kultúrotthonok igazgatóinak tapasztalatcseréjén *Vadas Lajos*, az Északi Járműjavító kultúrotthonának igazgatója. A beszámoló után a részvevők megtekintették a *„Pierre Semard"* kultúrotthon helyiségeit, amelyeket a járműjavító dolgozói nagyrészt társadalmi munkában tettek csinosabbá.

— A kaposvári fűtőház DISZ-szervezete vállalta a marjai gépállomás DISZ-szervezetének patronálását. Kultúrműsort adtak s ezenkívül eddig 14.000 forint javítási munkát is végeztek.

— A Dombóvári Fatelítő DISZ-szervezete az elmult héten a dalmadi gépállomáson előadta a „Liliomfi" című 3 felvonásos színdarabot.

— Rákosrendező DISZ-szervezete október 16-án nagyszabású szüreti mulatságot rendezett.

— A Landler Jenő Járműjavító DISZ-bizottsága a napokban klubestet rendez, melyre meghívta az Északi Járműjavító DISZ-fiataljait. Az est keretén belül a munkával kapcsolatos tapasztalatcserét is szervezenek.

— Budapest—Nyugati állomás fiataljai csatlakoztak a rákosrendezői fiatalok felhívásához és vállalták, hogy kocsitartózkodási tervüket 106, fajlagos kocsimozgatási tervüket 106, göztartási tervüket szintén 106 százalékra teljesítik és balesetmentesen dolgoznak.

— Terven felül kilenc kocsi főjavítását vállalta a Landler Jenő Járműjavítóban *Bucka* és *Pesler* elvtársak szekrényalakatos ifibrigádja, összesen 180 órában. *Németh* elvtárs ifjúsági brigádja 3 személykocsi alváz munkáját végzi el terven felül, 80 munkaórában.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja 45. és 46. számában többek között a következő rendeleteket olvashatjuk:

„13/159/1954. I/4. C. A dolgozók egyéni versenyének feltételei a sztahanovista és a szakma kiváló dolgozója címért. A szolgálati helyek versenyfeltételei." (45. szám.)

„32/161/1954. I/4. B. Az államvasúti dolgozók fizetésének rendezésére vonatkozó rendelet kiegészítése."

„3/151—1/1954. I/Fkv. C. Mezőgazdasági termelőszövetkezetek megsegítésével (patronálással) kapcsolatos költségek elszámolása és a mezőgazdasági gépállomások patronálásával kapcsolatban kiadott rendelet kiegészítése." (46. szám.)

SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI. Sztálin-út 83. sz. — Telefon: 228-995, 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 43. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 OKTÓBER 25.



A másodéves esztergályos ipari tanulókat nagy szeretettel oktatja a Landler Művek tanműhelyében az esztergályos részleget vezető mester, Bogaras Lajos elvtárs.

(Kovács Géza felv.)

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG OKTÓBERI HATÁROZATÁNAK VÉGREHAJTÁSÁÉRT

A kommunista vasutasok aktivaértekezlete

A Központi Vezetőség október 3-i határozatának ismertetésére aktívaülést hívott össze a vasút politikai főosztály. A gyűlés hangulata s a hozzászólások kifejezték a vasút kommunistáinak egységét, összeforrottságát a Központi Vezetőséggel és azt, hogy szilárd egységben harcolnak a párt politikájának következetes megvalósításáért.

Az aktívaértekezletet — melyen a Központi Vezetőség képviseletében résztvettek *Bebrits Lajos* és *Kossa István* elvtársak, a Központi Vezetőség póttagjai — *Bogyó Géza* elvtárs, a vasút politikai főosztály párt- és tömegszervezeti osztályának vezetője nyitotta meg. Utána *Bognár Imre* elvtárs, a vasút politikai főosztály vezetője tartotta meg beszámolóját.

Felemelkedésünk záloga a termelékenység emelése, az önköltség csökkentése

Bognár elvtárs bevezető szavaiban méltatta a Központi Vezetőség október 3-i ülésének jelentőségét. Ismertette népgazdaságunk jelenlegi helyzetét és feladatát. Hangsúlyozta, hogy a Központi Vezetőség határozata megállapította: a párt fő irányvonala változatlanul a júniusi út, amelyet a III. pártkongresszus is megerősített. Ez a fő irányvonal: népünk életszínvonalának állandó és következetes emelése, az ipari és mezőgazdasági termelés növelése, a termelékenység emelése, az önköltség csökkentése, a munkafegyelem megszilárdítása. Ez az egyetlen lehetséges útja a szocializmus építésének hazánkban. A továbbiakban ismertette azokat az eredményeket, melyeket a mezőgazdaság fejlesztése terén elértünk, valamint azt a jelentős segítséget, melyet a vasút nyujtott a mezőgazdaságnak.

A jelenlegi körülmények között a vasút legfontosabb feladata a falu és város közötti áruforgalom lebonyolítása. Az országnak és a mezőgazdaságnak is a legnagyobb segítséget a vasút az őszi forgalom sikeres lebonyolításával, a téli forgalomra való alapos felkészüléssel nyujthatja. Jelenleg elszállítandó körülbelül másfélmillió tonna cukorrépa, tengeri, burgonya, takarmány, de a szállítások jelentős része még hátra van és máris nem egyszer jelentkeznek akadályok a szállításban. A legsürgősebb tennivaló: leküzdeni a szállításoknál megmutatkozó hibákat.

Ezután Bognár elvtárs részletesen ismertette, hogyan emelkedett a vasutasok életszínvonala a kétszeri bérrendezés és a többi intézkedések eredményeként, névszerint is megdícsérte *Kamuti* és *Árvai* elvtársakat, akik a bérrendezésnél kimagasló munkát végeztek. Megállapította, hogy az életszínvonal emelkedése a kormányprogramm óta nem áll arányban a munkatermelékenység emelkedésével s az önköltség csökkenésével. Az életszínvonal emelkedése érdekében mi is hozzányultunk a tartalékokhoz, csökkentettük a beruházásokat és más egyéb intézkedéseket tettünk. Ez az út a továbbiakban nem járható. Felemelkedésünk alapvető záloga az önköltségcsökkentés és a termelékenység emelése.

Az új szakasz politikájának végrehajtása során több szociális és kulturális létesítmény építése fejeződött be a vasúton. Növekedett a napköziotthonok és bölcsődék száma, most épül a Jávor-utcai éjjeli szanatórium, a péceli kórház és sikerült meggyorsítani a budapesti tüdőszanatórium építkezését is. Meg kell azonban mondani, hogy a szociális és kulturális beruházások és létesítmények ütemével egyáltalán nem lehetünk megelégedve. Az elmult évben rendelkezésre álló 24.9 millióforintos beruházási hitelből csak 19.8 millió forintot ruháztunk be. Az ez évben rendelkezésre álló 54.6 millióforintos hitel felhasználása sem megfelelő ütemű. Augusztus 31-ig csak 58 százalékban történt meg a felhasználás. Különösen nagy lemaradás van a munkavédelmi beruházások területén, amelynek végrehajtása 33 százalék. A kulturális célokra beütemezett összeg eddig teljesítendő 70 százalékos felhasználása helyett csak 52 százaléknál tartunk. Fennáll az a veszély, hogy a szociális beruházásokra előirányzott összeget — ha nem lépünk sorompóba — ismét nem tudjuk felhasználni. Éppen ezért a beruházásokkal foglalkozó elvtársaknak sokkal keményebben kell harcolniok a tervek végrehajtásáért.

A vasutas dolgozók széles rétegei saját tapasztalataikon érezhetik a párt és kormány gondoskodását. Ez a tudat növelte a vasutasok aktivitását, élénkebben, tevékenyebben vesznek részt a politikai életben. Az utóbbi időben csökkent a munkaerővándorlás, javult a fegyelem, a vasutasok hősies helytállást tanusítottak az elmult tél és az árvízvédelem körülményei között. A vasutasok az ötödik békekölcsön jegyzésénél is bizonyságot tettek arról, hogy megértették pártunk és kormányunk felhívását. De megmutatkozik a vasutas dolgozók javuló munkája a balesetek számának csökkenésében is. Az elmult félévben például 140 balesettel volt kevesebb, mint a megelőző év hasonló időszakában, a balesetekből származó háromnegyedmillió forintos kár ez évben 1.2 millióra csökkent. Megdőlt tehát egyes bürokratáknak az az állítása, amely szerint a balesetek számának növekedése együtt jár a forgalom növekedésével.

Hiányosságok a vasúti munka területén

Azok a nehézségek, melyeket a Központi Vezetőség ülése az ipar és különösen a bányászat terén megállapít, nálunk is jelentkeznek és komoly nehézségek elé állítják vasútüzemünket. Nem kielégítő a vasút szénkészlete és rendkivül kedvezőtlen a meglévő szén összetétele. Ez a körülmény nagyfokú helytállást követel minden vasutastól, elsősorban a kommunistáktól és a MÁV vezetőitől.

Az objektív körülmények azonban nem egymagukban okai a hibáknak. Világosan kell látnunk, hogy vasútüzemünkön belül komoly szervezési, gazdasági és nem utolsósorban politikai hibák is vannak. Mindezek gátolják az életszínvonal emelését, de lehetőségünk a mi kezünkben, a kommunisták és funkcionáriusok kezében van. Vannak számottevő eredményeink. Például a debreceni fűtőházban augusztusban 1340 tonna szenet takarítottak meg, mely elegendő 450 munkáscsalád évi tüzelőigényének kielégítésére. De értünk el eredményt a kocsiforduló, a berakási és kirakási terv teljesítésénél és a járműjavítók munkájában is. Azonban az eredmények nem általánosak, nem terjednek ki a vasút egészére. Éppen ezért le kell szögeznünk, hogy a vasúton a kongresszusi határozatok végrehajtásában, az uj szakasz politikájának megvalósításában — különösen ami a gazdaságos üzemviteli illeti — komoly problémák vannak.

A vasút üzemeltetésére az első félévben többmillió forinttal költöttünk többet, mint ahogy azt a költségvetés előírta. Megszívlelendő ez azoknak az elvtársaknak, akik gyakran panaszkodnak a vasút műszaki, technikai felkészültségének hiányosságaira. A többlet összegből 101 darab 424-es sorozatú mozdonyt, 231 CAK-kocsit, vagy 2043 darab 15 tonnás légfékes G-kocsit készíthetnénk. Igaz, hogy a költségtúllépésnek voltak objektív okai is. Ilyen volt például az, hogy az ipar tervlemaradása miatt lényegesen kevesebbet szállítottunk a tervezettnél és ugyanakkor természetesen nem csökkentek ennek arányában a vasút fenntartási, munkabér- és egyéb költségei. Azonban nem lenne helyes pusztán ezzel magyarázni az önköltség növekedését. Például az nem objektív ok, hogy az 1953-as első félévi 9.62 kilogrammos fajlagos szénfogyasztás 1954 hasonló időszakában 10.34 kilogrammra emelkedett.

Ha csökkenteni akarjuk a MÁV önköltségét, elsősorban itt kell keresnünk a hibákat és itt kell javítani a munkánkon. Erről a problémáról már többízben beszéltünk aktívaértekezleteken, amelyeken felszólaltak és egyetértésüket fejezték ki *Csanádi*, *Lindner* és *Tölgyes* elvtársak. Mégis azt kell megállapítanunk, hogy az értekezletek óta nem hogy javult volna, hanem inkább tovább romlott a helyzet. Ezt bizonyítja az a tény például, hogy tehervonataink átlagos terhelése az elmult hónapban 706 tonnára csökkent, vagy az, hogy egy tehervonati mozdonyra eső napi átlagkilométer 138-ról 129-re esett. Ugyanakkor csökkent a kocsik átlagos terhelése is 14.1 tonnáról 13.8 tonnára. Romlott a tehervonatok menetrendszerinti indítása. Ennek oka nagyrészt a rossz munkaszervezés és a hanyagság. Beszéltünk arról augusztusban, hogy több mozdonyt használunk fel, kevesebb vonathoz, mint 1953 azonos időszakában. És mit látunk most? Azt, hogy 1954 szeptemberében újra csak kevesebb rakott kocsihoz ötven mozdonnyal többet használtunk fel. De nem csökkent a jelzőknél való indokolatlan feltartóztatások száma sem, nem javult a tartalékmozdonyok kihasználása és újból 10—12 százalékos a munkás- és 18—20 százalékos a személyvonatok késése. Az elvtársak tehát szavakban megígérték a munka megjavítását, de lényeges intézkedést nem hajtottak végre.

Ahelyett, hogy a szakosztályok vezetői és az igazgató elvtársak *„egymás nyakába igyekeznek varrni"* a hibákat, sokkal helyesebb lenne — és a párt ezt el is várja az elvtársaktól — hogy közös erőfeszítéseket tegyenek a munka megjavítására, a szántakarékosság fokozására, és elsősorban a menetrendszerűség megjavítására.

A Központi Vezetőség ülése ismét felvetette az egyes gazdasági vezetők részéről megmutatkozó, ösztönös, nem egyszer tudatos ellenállást az új szakasz politikájával szemben. A párthatározat végrehajtása most megköveteli tőlünk, hogy a hibák és a felelősség áthárítása helyett erélyes kézzel nyúljunk ezekhez a kérdésekhez, és történjen meg végre a felelősségrevonás azokkal a vezetőkkel szemben, akik liberálisan kezelik a feladatokat.

A vasutas dolgozók többsége tudja, mit jelent a szén népgazdaságunk számára. De különösen tudni fogja akkor, ha pártszervezeteink és politikai osztályaink, valamint a vasutasszakszervezet sokkal agitatívabb módon megmagyarázza: a vasútnál évi egyszázalékos szénmegtakarítás 28.194 tonna szén megtakarítását, azaz 9388 család évi tüzelőjének biztosítását jelenti. Itt hívom fel, a politikai főosztály nevében, elsősorban a kommunista vasutasokat, de a vasút minden vezetőjét és dolgozóját is, hogy induljanak harcba az év még hátralévő részében az ötvenezer tonna szén megtakarításáért. Járuljunk ezzel is hozzá az önköltség csökkentéséhez, a vasút szénhelyzetének könnyitéséhez.

Észszerűbb anyagfelhasználást és elosztást

Augusztus 14-i aktívaértekezletünkön ugyancsak felvetettük a vasut egyéb területein lévő anyagpocsékolást, a különféle anyagok rossz elosztását, az ellenőrzés hiánya miatti tömeges lopásokat. Az aktíva egyetértett álláspontunkkal, mégsem javult, sőt romlott azóta is az anyaggazdálkodás és az elosztás. Továbbra is előfordulnak olyan esetek, hogy egyes szertárakban hever az anyag, máshol pedig anyaghiány miatt megáll a munka. Nem különben az anyagellátási igazgatóság területen az anyagok észszerű felhasználásával kapcsolatos helyzet sem. Komoly felelősség terheli az Anyagellátási Igazgatóságot, és személyesen *Kanovics* elvtársat a mintegy tizennyolcezer tonna háztartási szén helytelen tárolásáért, annak részleges tönkremeneteléért, valamint azért, hogy a vasutasok ruhaellátása terén sorozatos visszaélések, lopások fordulnak elő. Például az augusztusi aktíván felhívtuk a vezető elvtársak figyelmét a leértékelt egyenruhák eladása és kiosztása körüli visszaélésekre. Mégis egészen napjainkig a közvágóhídi szertárban *Némedi Antal* szertárfőnök folytatta piszkos üzelmeit és mintegy 108 ezer forint értékű lopást követett el. Az Anyagellátási Igazgatóság bűnös hanyagsága miatt tovább folyik a népvagyon elherdálása és egyre roszszabb a vasutas üzemek anyagellátása.

Az Anyagellátási Igazgatóság vezetői nem a munkájukkal törődtek, hanem azzal, hogyan mentsék meg barátaikat a racionalizálás elől. Létrehoztak például az anyagbeszerzési főnökség mellett egy könyvelési főnökséget. Igy aztán bőven volt hely a racionalizálásra kerülő 72 fő számára. Ennek az intézkedésnek következtében megnehezedett az anyagbeszerzés, és ma az Anyagellátási Igazgatóság „jóvoltából" ez a következőképpen történik: *1. a vállalat igényli; 2. beadja az illetékes szakosztálynak; 3. az küldi tovább az újonnan szervezett beszerzési főnökségnek, amely aláírja; 4. visszaküldi az illetékes szakosztálynak beszerzés végett; 5. a szakosztály megkeresi a szükséges anyagokat; 6. jelenti a beszerzési főnökségnek; 7. engedélyt kapnak a beszerzésre.* Igy hajtották végre az Anyagellátási Igazgatóságon a racionalizálásról szóló párt- és kormányhatározatot. Tűrhetetlen állapot ez, és joggal várják a dolgozók a mulasztók felelősségrevonását, ahogy azt a Központi Vezetőség októberi határozata is kimondja.

Kevesebb utasítást — több önállóságot és kezdeményezést

A vezetés, a szervezettség megjavítása érdekében további lépéseket kell tennünk a bürokrácia és a túlzott centralizáció megszüntetésére. Kevesebb határozatra, utasításra és ellenőrző jelentésre van szükség, de helyette több önállóságot, kezdeményezési lehetőséget kell biztosítani a vasút vezetőinek. Jelenleg több utasítást adunk ki, mint amennyinek ellenőrzése egyáltalán lehetséges. A MÁV 1947-ben 47 vagon nyomtatványt használt fel, de 1953-ban már közel 80 vagont. Ez a hatalmasra duzzadt papírtenger is bizonyítja az adminisztráció túlméretezettségét.

Itt szeretnék szólni a racionalizálási határozat általános végrehajtásáról, amelyet a vasúti szervek általában jól hajtottak végre. De távolról sem állíthatjuk azt, mint ahogy az Anyagellátási Igazgatóságról mondott példa is bizonyítja, hogy minden rendben van. Különösen fel kell vetni azokat a helytelen és igen sokszor pártszerűtlen módszereket, amellyel egyes elvtársak a racionalizálási határozatot végrehajtották, több esetben nem a népgazdaság érdekeit, hanem barátaik, ismerőseik, rokonaik érdekeit tartva szem előtt. Igy történhetett meg például az, hogy az 5/a. osztálynak, amelynek azelőtt nem volt két helyettes vezetője, most lett. Az ilyen példák arra figyelmeztetnek, hogy ellenállás van az új szakasz politikájának végrehajtásában.

Megállapíthatjuk, hogy a júniusi határozat következetes végrehajtásában még a vasút legfelsőbb vezetőinél is komoly mulasztások vannak és ezek a hibák fokozottabban állnak fenn az alsóbb vezetőknél, az igazgatóságoknál és a szolgálati helyeken. A felelősséggel való labdázás, a hibák *„elkenése"* és *„egymásratolása"* régi betegségünk, melyet sürgősen meg kell szüntetni. Legfőbb hiba a szájtátiság, a tehetetlenség eluralkodása egyes gazdasági vezetőinknél és pártfunkcionáriusainknál, akik minden probléma megoldását *„felülről"* várják.

Az életszínvonal emelése, a nehézségek leküzdése pedig nem megy magától. Függ a vezetők munkájától, a dolgozók munkafegyelmétől, a munka szervezésétől. Mégis az utóbbi időben eluralkodott a kommunista aktivák és a pártszervezetek vezetői körében a tehetetlenség, csökkent a harcos küzdőszellem, mely jellemezte elvtársainkat közvetlenül a júniusi határozat után. Kit vont például pártfegyelmileg felelősségre a miskolci politikai osztály azért, hogy az igazgatóság területén a második negyedévben 124.697 forint bércsalást követtek el, és ebből az összegből csak 12.000 forintot térítettek vissza? Minden fűtőházi pártszervezet tudja, hogy a mozdonyvezetők egy része sorozatosan bércsalást követ el azzal, hogy illegális szénszerzéssel foglalkozik. Mégis csak a legritkább esetben történik felelősségrevonás. Ez tűrhetetlen állapot! Az elkövetett hibákért felelősség terheli *Csanádi* elvtársat, a szakosztályok és igazgatóságok vezetőit és semmivel sem kisebb a felelősségünk nekünk pártfunkcionáriusoknak sem. A hibák gyökere a téves nézetekben keresendő. Nem vettük figyelembe eléggé a III. pártkongresszus útmutatását: *„Nem is lehet teljes sikerrel megoldani a dolgozó nép anyagi jólétének emelését, ha nem fokozzuk pártunk elméleti felkészültségét"*. Innen kell kiindulnunk, mert a kormányprogramm végrehajtásának anyagi és gazdasági feltételei általában adva voltak és adva vannak. Van komoly iparunk, fejlődő mezőgazdaságunk és a kormányprogrammért lelkesedő és dolgozni kész népünk. A hiba tehát — mint ahogy azt a Politikai Bizottság beszámolója is megállapítja — ott van, hogy a gazdasági vezetők egy része félszívvel használja ki ezeket a lehetőségeket, immel-ámmal végezte a júniusi határozatból ráeső feladatokat.

Ebből az ellenállásból fakadt egész sor téves nézet, amelyek ellen nem léptünk fel időben és kellő erélyel. A kormányprogramm utáni időt sokan olyan *„mindent szabad"-szakasznak* tartották. Azt gondolták, nem lehet kemény eszközökkel szembeszállni a pazarlókkal, a népvagyon elherdálóival. Azt gondolták, hogy a nehézipar fejlesztésének csökkentése azt jelenti, hogy nem kell teljesíteni a tervet, elég a kisebb erőfeszítés. Elterjedt az a nézet is, hogy a mezőgazdaság fejlesztése — *„parasztpolitika"* és most már a párt és a kormány csak a parasztságot támogatja. A Politikai Bizottság beszámolója és a Központi Vezetőség határozata szétzúzza ezeket a nézeteket.

ket a zavaró, az ellenség befolyását tükröző és érdekét szolgáló nézeteket.

A vasúton sem folyik erélyes harc az ellenséges nézetek és az ellenség ellen. Sokhelyütt az ellenség befolyásolja a közvéleményt és fegyelmezetlenségre, selejtgyártásra, lopásra, bércsalásokra buzdít. Mindez gyakran a kommunisták szeme előtt játszódik le. Hozzá kell tennem, hogy ezen a téren a vasút politikai főosztály is liberálisan járt el, sok esetben megelégedett azzal, hogy pusztán felhívta a figyelmet, de nem harcolt kommunista következetességgel a hibák felszámolásáért. A mi szájtátiságunk következtében az ellenség nem egyszer nekibátorodott, elszemtelenedett és teljes erővel igyekszik megnehezíteni munkánkat.

A pártszervezetek munkájáról

Végezetül Bognár elvtárs a gazdasági vezetők és a pártszervezetek viszonyával, együttműködésével és azokkal a hibás nézetekkel foglalkozott, melyek szerint a júniusi fordulat nyomán túlságosan előreszaladtunk az életszínvonal emelésével és így a megoldás egyetlen lehetséges módjának a dolgozók igényeinek megnyírbálását, a szerzett jogok visszavételét tartják.

A további feladat — mint ahogy azt a Központi Vezetőség határozata kimondja — nem a jogos szociális juttatások megszorítása, hanem a termelékenység szakadatlan emelése és az önköltség csökkentése. A jelenlegi problémákat ezen az úton kell megoldani. Ennek érdekében meg kell javítani a gazdasági vezetés és a pártszervezetek közötti kapcsolatot. A jelenlegi helyzetben még nem minden párttitkár és szolgálati főnök látja egymás munkájának jelentőségét, sőt néhány gazdasági vezető a párt előtti beszámoltatásában kellemetlen vagy felesleges feladatot lát. Az ilyen magatartás a pártélet, a politikai munka lebecsülésének megnyilvánulása.

Előfordul még igen gyakran, hogy a pártvezetők a pártmunkát öncélú pártépítési munkának tartják. Az életszínvonal emelését nem lehet megoldani, ha pártszervezeteink nem mozgósítják következetesen a dolgozókat nap mint nap a munka elvégzésére, a szállítás zavartalanságára, olcsóbbá tételére. Ahhoz, hogy a meglévő hibákat gyorsan és következetesen felszámoljuk, elengedhetetlenül szükséges, hogy megváltoztassuk pártaktíváink és párttagjaink magatartását. Ma még előfordul, hogy felelős funkcióban lévő kommunisták sem tárják fel bátran a hiányosságokat vagy ha fel is tárják, nem harcolnak azok kijavításáért következetesen, személyekre való tekintet nélkül. Pedig az életszínvonal emeléséért, népünk jólétéért harcolni csak a hibák megszüntetésével lehet.

Tovább kell növelnünk a kommunisták felelősségét és valamennyi kommunistának meg kell értenie, hogy ők felelnek a párt előtt a tervek teljesítéséért, az önköltség csökkentéséért, a munkafegyelemért és mindazért, ami alapja az életszínvonal emelésének. Nem dolgozhat az a pártszervezet jól, ahol nem emelkedik tervszerint a termelékenység, nem csökken megfelelően az önköltség és nem kielégítő a munkafegyelem. Pártszervezeteink és párttagjaink munkáját mindenekelőtt azon fogjuk lemérni, hogyan biztosítják az életszínvonal emelésének lehetőségeit. Az új szakasz politikájának megvalósításáért harcolni nemcsak minden kommunistának, hanem minden dolgozónak is hazafias kötelessége. Népünk, egész társadalmunk minden haladó rétege a *Hazafias Népfront* keretében ezért száll síkra.

A Központi Vezetőség októberi határozatát népgazdaságunkban és ezen belül a vasúton is csak a tömegek aktív támogatásával tudjuk végrehajtani. A tömegek nevelése nálunk is csak a párt egysége, pártszervezeteink és a kommunisták politikai szilárdságával érhető el. A jövőben a pártmunka döntő láncszemének még fokozottabban mint eddig, a mindennapi tömegmunkát kell tekinteni.

A jövőben sokkal nagyobb súlyt kell helyezni a pártonbelüli meggyőző munkára, a rendszeres pártéletre, még a legkisebb pártszervezeteknél is. Biztosítani kell, hogy a különböző bel- és külpolitikai, valamint gazdasági kérdéseket alaposan megvitassuk az egész párttagsággal és a pártszervezeteken belül egységes véleményt alakítsunk ki, mielőtt hozzálátunk a feladatok végrehajtásához. Nagyon fontos kérdés a pártaktíva megszervezése és rendszeres foglalkoztatása is, mely biztosítéka a növekvő aktivitásnak. A vasúton többtízezer a párt- és DISZ-tagok száma és csaknem valamennyi dolgozó szakszervezeti tag. Ha ezt az erőt a párt vezetésével harcba tudjuk vinni, akkor az eredmény nem maradhat el.

Elvtársak! A Központi Vezetőség ülése bizonyítja, hogy az új szakasz politikáját végre tudjuk hajtani. A határozat gyors, alapvető, azonnali intézkedésekre hívja fel a párt és állami funkcionáriusokat. Az 1955-ös tervévben országosan legalább 2—3 százalékos anyag- és 3 százalékos önköltségcsökkentést kell elérni. Ez a lehetőség, ha munkánkat jól megszervezzük, a vasúton még több is lehet. De ehhez két dolog szükséges:

1. Fel kell dolgozni, meg kell ismertetni valamennyi vasutassal, de különösen a párt- és gazdasági vezetőkkel az októberi párthatározatot, hogy a vasutasok döntő többsége megértse és harcoljon azok végrehajtásáért. A hibák elleni harcban a kommunisták mutassanak példát. Valósuljon meg a Központi Vezetőség jelszava: „Kommunisták az élre — kommunisták a tömegek közé!"

2. A MÁV gazdasági vezetői vizsgálják meg mélyrehatóan a vasút jelenlegi helyzetét, vegyék számításba a népgazdaság szállítási igényeit, valamint azokat a nehézségeket, melyekkel a jövőben szembe kell nézni. A legfontosabb feladat, összpontosítani erőnket a széntakarékosságra, az őszi forgalom végrehajtására, a téli forgalomra való felkészülésre.

Ha valamennyien sorompóba állunk, legyőzzük a nehézségeket, győzelemre visszük a kongresszus határozatainak megvalósítását — fejezte be beszédét *Bognár Imre* elvtárs.

Az aktívaértekezlet vitája

A felszólalók sorát *Bebrits Lajos* elvtárs, a Központi Vezetőség póttagja, közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy a vasút a nagy feladatok végrehajtásánál megállta a helyét. De az utóbbi időben csak egyes területeken lehet megelégedni a munka végzésével. Jól dolgozik például a műhelyi és pályafenntartási szolgálat, de már súlyos hibák vannak a többi szolgálati ágaknál, és ezek a hibák gátolják a tömegek életszínvonalának emelését. Az őszi forgalom sikere a legközvetlenebb kapcsolatban áll a Központi Vezetőség határozatának végrehajtásával. De mi nem dolgozunk az őszi forgalomban megfelelően, súlyos kiesések vannak és ezzel veszélyeztetjük a dolgozók életszínvonalának emelését. Nem szállítjuk azokat az árukat, amelyekre szükség volna. Bognár elvtárs azt mondotta, hogy a szeptemberi szállítási tervet teljesítettük. Ez igaz, de nézzük meg, hogyan született a szeptemberi terv? Ismeretesek voltak az őszi forgalom keretszámai, előre ki volt vetve, hogy menynyit kell szállítanunk szeptemberben. A szeptemberi terv csökkent és mi ezt a jóval kevesebbet szállítottuk el. Népgazdaságunkban a termelés emelése csak úgy képzelhető el, ha mi mindenhová elvisszük a nyers, félkész anyagot és valamennyi feladott árut.

Helyeslem, amit *Bognár* elvtárs arról mondott, hogy a közvélemény irányítása a vasutasok körében nem egyszer az ellenség kezébe került. Az ellenség három súlyos problémát vetett fel és ezek hangoztatásával igyekezett megtörni a munkaindületet. Elterjesztették például, hogy a vasutasoktól elveszik az egyenruhát és a szabadjegyet. Az ellenség azt híresztelt, hogy jön egy *„B-lista"* és jövő év márciusában a vasútnál és a postánál 40.000 dolgozót fognak az utcára tenni. *A vasutasoknak megmarad az egyenruhájuk, szabadjegyük és nem lesz semmiféle „B"-listázás.* Ezt meg kell magyarázni a vasutasoknak, el kell érnünk, hogy ugyanúgy, mint azelőtt, most is mi, kommunisták legyünk a közvélemény irányítói.

A továbbiakban *Bebrits* elvtárs a kereskedelmi szolgálat munkájának hibáit vetette fel, hangsúlyozva a kirakásoknál történő lemaradásokat, amelyek gátolják a napi 14.000 kocsi megrakását. Rámutatott arra is, hogy a vasútnál hiba van a mezőgazdaság segítésével. Súlyos politikai tévedés, hogy különbséget tesznek kistermelők és a szövetkezetek között. Előfordul, hogyha szövetkezet jelentkezik, akkor kap kocsit, de ha a kisparaszt csak egy kocsi téglát akar elszállítani, akkor sem kap kocsit. Az egyénileg gazdálkodó parasztokat támogatni, és a jelentkezők minden kívánságát teljesíteni kell. Súlyos hiba van a gyorsáru- és teherszállításokkal. Gyakran tíz napig is tart, míg a gyorsáru rendeltetési helyére érkezik. Az emberek ott állnak a feladóvevénnyel a raktárnál és kétségbeesetten keresik még két hét mulva is árujukat. Ez tűrhetetlen állapot. Megvan a lehetőség arra, hogy ezeket a szállítmányokat 24 óra alatt rendeltetési helyükre vigyük. Mindent meg kell tennünk annak érdekében, hogy a vasúton szállító kisemberek megelégedettek legyenek.

A következő felszólaló *Magyar Béla* elvtárs, a ferencvárosi állomás párttitkára volt, majd *Mosonyi István*, a szegedi politikai osztály vezetője kért szót. Mosonyi elvtárs az igazgatóságra háruló nagytömegű mezőgazdasági szállítás lebonyolításának fontosságáról beszélt, s elmondotta, hogy ennek a követelménynek nem tettek maradéktalanul eleget. Naponta 100—150 kocsival kevesebbet állítanak ki, mint amennyit a szállító felek kérnek. A kocsilemaradás okát munkánk fogyatékosságában találhatjuk meg — mondotta. Igazgatóságunkon a tehervonatok mintegy 70 százaléka késve közlekedik és egyes állomásokon, például Békéscsabán 70—80 órát várnak a kocsik beállításra. Ez azt bizonyítja, hogy még nagyarányú a közömbösség, hanyagság. Oka, a politikai munka gyengesége mellett, a felelősségrevonás hiánya.

Következetes, harcos bíráló szellemet

Bár vannak eredmények a pártszervezetek munkájában, mégsem tekinthetjük kielégítőnek a politikai munka színvonalát. A legfőbb hiba az, hogy pártszervezeteink gyakran nem foglalkoznak központi kérdésként a termelés feladataival. Úgy gondolják, ez a szakszolgálat és a szakszervezet feladata. Komoly hiba, hogy a szakmai vezetés nincs megfelelően összehangolva a politikai vezetéssel és emiatt nem egy esetben ellentétes vélemények alakulnak ki. Bennünket terhel a felelősség, hogy érvényesülhetnek olyan törekvések egyes gazdasági vezetőknél: *„politikamentes"* szakvonali munkát végezzünk. Az ilyen felfogás előbb-utóbb komoly veszéllyé válik, épp ezért szükségesnek tartom, hogy a politikai főosztály együtt az igazgatóságok politikai osztályaival következetesebben végezze a szakmai vezető elvtársak politikai irányítását.

Mosonyi elvtárs beszélt még a bírálat és önbírálat kérdéséről, megemlítve, hogy az utóbbi időben különösen a racionalizálás végrehajtása során ismét felszínre kerültek olyan hangok, hogy *„bátor embernek kell lennie annak, aki bírálni mer"*. Ennek a véleménynek az az oka, hogy a bíráló még ma is nem egyszer szembe találja magát felettesével. Kötelességünk szembeszállni azokkal, akik elfojtani merészelik a dolgozók bírálatát. A racionalizálással kapcsolatban elmondotta, hogy a vasútnál sok esetben nem racionalizálás, hanem *„leépítés"* folyik. Esetenként még azt is hozzátehetjük, hogy a racionalizálás nem a bürokrácia ellen irányul, hanem érvényesül a bürokrácia a racionalizálásban is. Példának *dr. Kópiás Sándort* hozom fel. Ez az ember azért lett visszavéve, mert állítólag aktív. Dr. Kópiás valóban aktív, de aktivitása nem a mi munkánkat segíti. Nálánál sokkal jobb, becsületesebb, rosszabb anyagi körülmények között lévő és valóban aktív embereket racionalizáltunk. Az a véleményem, hogy az ilyen esetek elbírálásánál a szakvezetés becsülje többre a pártvezetést és a politikai osztály véleményét.

Pottyondi József felszólalásában Dombóvár dolgozóinak helyzetéről beszélt és legfőbb feladatnak a menetrendszerűség betartását tűzte a kommunisták elé. A következő felszólaló *Papp Tibor* elvtárs, Várpalota állomás DISZ-titkára, hangsúlyozta, hogy a fiatalok lelkesen vesznek részt a kormányprogramm célkitűzéseinek végrehajtásában. Elmondotta, hogy állomásukon mintegy 30 dolgozóval van kevesebb a szükségesnél és ennek ellenére nincsen fennakadás, mert a fiatalok lelkesedése leküzdi a nehézségeket. A hiányosságokról szólva elsősorban a munkafegyelem lazulását emelte ki s a DISZ-szervezet egyik legfontosabb feladatának tartotta a fiatalok között a munkafegyelem megerősítését, megjavítását. Bírálta a bürokráciát, amely megakadályozza például, hogy a szénteret ócska talpfákkal vegyék körül és így naponta több mint 50 kiló szén pocsékolódik el, tipródik a sárba.

Ezután *Nagy János* elvtárs, a debreceni politikai osztály vezetője szólalt fel a vitában. Igen élesen vetette fel a pártszervezetek és a politikai osztály munkájának fogyatékosságát, a gazdasági vezetők megalkuvását, akik sokszor tudatosan *„elkenik"* a hibákat. Részletesen foglalkozott a racionalizálás körül elkövetett hibákkal. Hibáztatta a felsőbb vezetést, hogy felülről rendelik el: egyes szolgálati helyen hány dolgozót racionalizáljanak. Ez az eljárás nem veszi figyelembe a helyi lehetőségeket. A racionalizálás kijátszását jelenti, hogy az igazgatóság új állásokat szervez a racionalizáltak részére. Például Debrecen állomáson egy második ügyeletes tisztet is beállítottak. Nyíregyháza fűtőháznál *„most vált szükségessé"* egy függetlenített újítási felelős. A debreceni pályaépítőnél 2400 fizikai dolgozóra több mint 500 adminisztratív és egyéb nem termelő munkát végző dolgozó jut. Ugyancsak a pályaépítőknél történt, hogy *Dorozsmai* építésvezető működése alatt Sajószentpéteren 34.000 forintos bércsalást követtek el, és *Dorozsmait* csak 5000 forint részkár térítésére kötelezték, majd pedig utána egymásután kétszer is megjutalmazták. Hangsúlyozta, hogy a legerélyesebben kell fellépni az olyan vezetők ellen, akik magatartásukkal, tevékenységükkel gátolják a racionalizálás végrehajtását.

Az értekezleten felszólaltak még *Domba István* hegyeshalmi kocsimester, aki a szovjet siktolatási módszerek alkalmazásának eredményességéről és fontosságáról beszélt, *Csontos István* elvtárs ismertette Diósgyőr állomás kommunistáinak munkáját, *Kollár Gyula* elvtárs a sztálinvárosi vasutasok problémáiról beszélt. *Lisinszky Lajos* elvtárs Nagykanizsa állomásfőnöke, állomása helyzetét ismertette. Elmondotta, hogy béralaptúllépés látszólag nincs. Mégis talált 11 olyan állást, amelyre lényegében nincs szükség, de aminek fenntartása évente 120.000 forintjába kerül az államnak. Bírálta az orvosokat, akik nem egy esetben liberálisak és egyes dolgozókat, még ha nem szükséges, akkor is könnyebb beosztásba segítenek. Ezután *Ádám Sándor*, a budapesti politikai osztály agit.-prop. osztályának vezetője, majd *Jakab Ferenc* (Záhony) és *Csanádi György* elvtárs, MÁV vezérigazgató szólalt fel a vitában.

Az életszínvonal emelésének útja

Az értekezleten felszólalt *Kossa István* elvtárs is, a Központi Vezetőség póttagja.

— Helyesen vetették fel az elvtársak — mondotta — hogy az ellenség igyekszik félremagyarázni pártunk politikáját és arról beszél, hogy eddig munkáspolitika folyt, most pedig parasztpolitika. Igaz-e, hogy jelenlegi politikánk parasztpolitika? Igaz. De ez a politika mégsem olyan értelemben parasztpolitika, ahogy azt a reakció igyekszik beállítani. Nekünk olyan politikát kell folytatnunk, ami kedvező a parasztságnak, növeli termelési kedvét, munkakedvét. Ennek a politikának eredménye, hogy nincsen meg nem művelt tartalékföld az országban és jelentősen megnőtt a termésátlag. Ez parasztpolitika. De mégis a munkásosztály jólétének emelését szolgálja. A dolgozók jólétének emelésének egy útja van: ösztönözni a parasztságot arra, hogy többet, jobbat, olcsóbban termeljen.

Erre egyesek azt mondják: ez igaz, de így növekszik a parasztság vásárlóereje. Igazuk van, de más mód nincsen arra, hogy megjavuljon a dolgozók ellátása, elegendő nyersanyaghoz jusson a könnyűipar. Ezt vállalnunk kell. Az is igaz, hogy vannak átmeneti nehézségek. Például 2.50 forint a tojás. De lesz-e több tojás, ha korlátozzuk a parasztságot, elvesszük termelési kedvét? Nem lesz. Ha azonban kedvezményeket nyujtunk a parasztságnak, akkor több lesz a tojás és ha több lesz, akkor olcsóbb is lesz. Így van ez a gabonával, hússal, gyapjúval és mindazzal, amit a parasztság termel. A parasztságnak nyujtott kedvezmények végsőfokon a munkásosztály magasabb életszínvonalát szolgálják. Az életszínvonal emelésének nincs más útja. Fel kell számolni azt a téves nézetet, hogy a szocializmus építése egyedül a vaskohászat és gépgyártás növelésének útján mehet végbe. A mi országunk helyzete lehetőséget nyujt arra, hogy a drága magyar föld termelőerejének felhasználásával, a már meglévő és sok esetben nem kellően kihasznált iparunkra, a kiaknázatlan természeti kincseink feltárására és a baráti országok fokozottabb segítségére támaszkodva felépítsük a szocializmust. Ha leküzdjük az akadályokat, ha félreállítjuk azokat, akik gátolják a Központi Vezetőség határozatának végrehajtását, akkor megteremtjük a jólétet.

Felvetődött a tanácskozáson a bírálat, önbírálat kérdése. Meg kell mondanom, hogy minden egyenruhás testületnél mindig bátorság kell ahhoz, hogy valaki bíráljon, mert a nyilt megtorlás mellett ezer útja van a burkolt megtorlásnak. Éppen ezért a pártszervezetek legfőbb feladata, hogy biztosítsák a bírálat szabadságát s a legszigorúbban járjanak el azok ellen, akik megkísérlik a kritika elfojtását.

Szeretnék még beszélni a takarékosság kérdéséről. Ezután is takarékoskodni fogunk és a fogunkhoz verünk minden fillért. De van egy veszély, amire szeretném felhívni az elvtársak figyelmét. Azt mondjuk, hogy eddig nagylábon éltünk. Meg kell mondanom, hogy a dolgozók széles tömegei nem éltek nagylábon. Éppen ezért szó sem lehet olyan takarékoskodásról, amely visszaveti a dolgozók életszínvonalát. Például a vasutasok egyenruhamegvonásáról szó sem lehet. Nekünk takarékoskodni kell a céltalan kiadásokkal, meg kell szüntetnünk a pazarlást, de a fő, hogy árualapot biztosítsunk. A kiút nem az olyan takarékosság, amely a dolgozók helyzetének romlását idézi elő. Nekünk úgy kell takarékoskodni, hogy az elősegítse a nép jólétének emelését. A mi feladatunk: többet, jobbat, olcsóbban termelni. A meglévő hibák nemcsak abból fakadtak, hogy huzavona, ellenállás volt a júniusi programm végrehajtásában, hanem abból is, hogy kevesebbet, drágábban és rosszabb minőségűt termeltünk. Ezt kell kijavítani, ezzel kell hozzájárulnunk a kormányprogramm végrehajtásához.

Az értekezlet betöltötte feladatát, mozgósította a kommunistákat a legfontosabb feladatok végrehajtására, hangsúlyozta, hogy a munka megjavítása érdekében váltsák valóra a kommunisták az új jelszót: *Kommunisták az élre — kommunisták a tömegek közé!*

Az aktívaértekezleten számos felszólaló bírálta a gazdasági vezetők munkájának fogyatékosságait. Sajnálatos, hogy ennek ellenére a részvevő gazdasági vezetők: Németh, Lindner, Tölgyes, Vermesy és a többi igazgató elvtársak nem reagáltak a bírálatokra, nem szólaltak fel az értekezleten, nem vizsgálták meg munkájukat kommunista nyiltsággal.

Kitüntették az árvízvédelem vasutas hőseit

A dunai árvízvédekezésnél kiemelkedő munkát végzett dolgozóknak a Népköztársaság Elnöki Tanácsa kormánykitüntetéseket, a miniszterelnök pedig az *„1954. évi dunai árvízvédelemért"* elnevezésű emlékérmet adományozta. A kitüntetéseket csütörtökön délben *Dobi István*, a Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnöke nyujtotta át az országház kupolacsarnokában.

A vasút dolgozói közül is számosan részesültek kormánykitüntetésben. Az árvízveszély idején végzett hősies irányító munkájáért a *„Munka Vörös Zászló Érdemrendjével"* tüntették ki *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztert. Az árvízvédekezésnél tanusított kiemelkedő munkájuk elismeréséül *„Munka Érdemrenddel"* tüntették ki *Prieszol József* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettest, *Halmágyi Lajos* MÁV-felügyelőt. *„Szocialista Munkáért Érdemérmet"* kapt.: *dr. Páter János* MÁV-főorvos, *Pálinkás Mihály* MÁV-intéző, *Telek János* MÁV műszaki tanácsos, *Bocs András* MÁV-előmunkás, *Tóth János* MÁV vezető szakmester, *Nagy István* MÁV-pályamunkás. *„Munka Érdeméremmel"* tüntették ki *Vaskó Vera* MÁV-előmunkást, *Kuczik János* MÁV-munkavezetőt, *Fülöp Géza* MÁV műszaki ellenőrt, *Béldi László* MÁV üzemmérnököt, *Kotroczó József* MÁV műszaki felügyelőt, *Krállik II. József* MÁV-pályamunkást, *Kovács József* MÁV-előmunkást, *Lévárdi Dömötör* MÁV műszaki főtanácsost, *Kerékgyártó Imre* MÁV-pályamunkást, *Szabics István* MÁV-mérnököt, *Horváth János* MÁV-főpályamestert, *Lévai Illés* MÁV-előmunkást, *Rosta István* MÁV vezetőmunkást, *Kovács Lajos* MÁV kinevezett munkást, *Koós Sándor* MÁV kinevezett munkást, *Chiovinni Róbert* MÁV-mérnököt, *Molnár Pál* MÁV-üzemmérnököt, *Vargyasi Andor* MÁV műszaki felügyelőt és *Hajdu József* MÁV-főtisztet.

Legdrágább kincseink



A szegedi vasutas-óvodában elmerülten, boldogan játszanak a kis szőnyegeken. (Kovács Géza felv.)

Tervszerűbb mozdonykarbantartást!

Pártunk III. kongresszusa népgazdaságunk fejlesztésének, az életszínvonal emelésének döntő előfeltételeként a termelékenység állandó emelését és az önköltség csökkentését jelölte meg. Ezt erősítette meg a Központi Vezetőség október 3-i határozata.

Ezeknek a követelményeknek érvényt kell szerezni a vasút életében is, ezekkel a követelményekkel összhangban kell biztosítanunk például berendezéseink kellő karbantartását, idejében való felújítását. Az önköltségcsökkentés, a szénmegtakarékosság elősegítője a jól karbantartott mozdony. Erről beszélni, ennek érdekében cselekedni sohasem lehet eleget.

A mozdonyok jó karbantartása részben a mozdonyszemélyzet, részben a fűtőházak kötelessége. A vontatási szolgálat csak akkor tud feladatának — vagyis a vonatok menetrendszerinti üzembiztos és gazdaságos továbbításának — megfelelni, ha jól karbantartott mozdonyparkkal rendelkezik. Ha valamelyik fűtőház mozdonyai rossz állapotban vannak, abból mozdonyhiányok, géprevárások, hosszabb menetek, szolgálatképtelenségek, az önköltség kedvezőtlen alakulása stb. származnak. Az ilyen fűtőháznál a dolgozók kapkodva, figyelmetlenül, kényszerűségből végzik a szolgálatot, ami végül is balesetekre vezethet.

Ha mozdonyaink állapotát közelebbről vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy a számos, kifogástalanul karbantartott mozdony mellett a mozdonyállag egy részének állapota nem kielégítő. Ezért fordul elő naponta a sok *hosszabbmenet, vonalt gőzfejlesztés, túlkezelés*, amelyek a forgalmat nagy mértékben zavarják.

A gépek állapota azért nem kielégítő, mert sem a mozdonyszemélyzet, sem a fűtőházak nem végzik a karbantartást tervszerűen és lelkiismeretesen. A javítások elmaradnak, a mozdony állapota folytonosan romlik. Az ilyen mozdonyok az „500 kilométeres" vagy *túlsúlyos* vonatok továbbításához nem alkalmasak, de még a rendes terhelésű vonatokat sem képesek menetidővel továbbítani.

Hogyan kell a mozdonyok jó állapotát tervszerűbb, fokozottabb karbantartással biztosítani:

A mozdonyvezetőknek és a fűtőknek a mozdonyok karbantartását az E/1 számú utasítás I. és II. részében foglalt szabályoknak megfelelően kell végezniök. Különös gondot kell fordítaniok a minden alkatrészre kiterjedő gondos vizsgálatra és a szakszerű kezelésre. Ezért ismerteti az E/1 számú utasítás I. része 1. mellékletében a Lunyin-gépvizsgálatot, amelynek lényege az, hogy a mozdonyvizsgálatot lehetőség szerint az érkező és az induló mozdonyszemélyzet együtt végezze, mert a hibákat együtt inkább felfedezik és nyomban kijavíthatják.

A másik fontos szabály a mozdonyalkatrészek mindennapos és gondos ápolása. *Elsősorban a kazán kifogástalan hőtechnikai állapotát kell biztosítani*, éspedig a fuvócső helyes beállításával, a kazánkő elhárítási szabályok betartásával, az iszap lecsurgatásával, a tűzcsövek gondos kifuvatásával, a lángbolt beépítésével stb. A gépezet- és a vezérműalkatrészeket, a központi kenőket gondosan be kell állítani, a surlódó alkatrészeket szakszerűen kell kenni. Különös gondot kell fordítani a tolattyú- és a dugattyú-gyűrűk, valamint az üresmeneti váltó jó állapotára, mert ha ezek az alkatrészek átfujnak, a mozdony teljesítménye — ha a fuvás nagymértékű — 25—30 százalékot is csökkenthet.

A mozdonyok gondos karbantartás mellett nem esnek ki a fordulókból; a két mosás közötti teljesítményt javítás miatti leállás nélkül érik el. A nagyobb javításokat mosáskor végeztessék el a vontatási műhellyel. Jóval a mosás előtt értesítsék a művezetőt, hogy milyen javítás válik szükségessé. Ennek ismeretében előkészülhet a vontatási műhely a javítás tervszerű elvégzésére, előkészítheti a cserealkatrészt, a javítási anyagot. A mosó javításban a mozdonyszemélyzetnek is részt kell vennie.

A mozdonyvezetőknek a mozdonyon előforduló kisebb javításokat maguknak kell elvégezniök. Ezzel csökken a javítási költség és a javításban eltöltött idő. Akik így végzik a karbantartást — azok mozdonya alkalmas a túlsúlyos és az „500 kilométeres"-vonatok továbbítására, elkerülik a szolgálatképtelenséget.

A fűtőházaknak a mozdonyok jó karbantartását az időszakos vizsgálatok tervszerű és gondos elvégzésével kell biztosítaniok. Minden fűtőház a legnagyobb gondossággal és lelkiismeretesen készítse el a mozdonyok időszakos vizsgálati tervét. Helytelen tervezés következtében a munka kapkodóvá válik és a munka rossz minősége miatt leromlik a mozdonyok állapota.

Az időszakos vizsgálati terv helyes elkészítésének egyik alapvető feltétele a mozdonyok állapotának teljes ismerete. A műszaki előadóknak és a vontatási műhelyeknek a ***mozdonyok hibáiról*** és az időszakos vizsgálatok alkalmával szükségessé váló javításairól ***előjegyzést kell vezetniök.*** A javítási anyagokról, alkatrészekről előre kell gondoskodni, nehogy ezekre az időszakos vizsgálat közben várni kelljen. A részlegvizsgálatra történő leállítás után nyomban meg kell vizsgálni a tűzszekrény állapotát és a falvastagságokat azért, hogyha olyan hibája van, amely miatt műhelybe kell állítani, azonnal intézkedhessenek.

A vontatási műhelynek egyes sorozatú mozdonyok időszakos vizsgálatainak elvégzésére 4—6 mozdonylakatosból álló brigádot kell szerveznie, akik közül 2—2 fő mindig ugyanazokat a munkákat végezze. Ezzel a dolgozó nemcsak az egyes alkatrész minőségi javításában szerez gyakorlatot, hanem megismeri az egyes mozdonyokat és azok állapotát is. A vontatási műhely és a mozdonyvezetők pedig tudják, hogy kik végezték mozdonyuk egyes alkatrészeinek javítását. Ezzel növelhető a vontatási műhely és a mozdonylakatosok felelőssége.

A mozdonyokon üzemközben előforduló futójavításokat is tervszerűen, gyorsan és kifogástalanul kell elvégezni. Ezért a mozdonyokat megfelelő szerszámokkal kell ellátni, mert ha a mozdonyvezetőnek nincsen megfelelő kalapácsa, kulcsa vagy vágója, nem tudja még a legkisebb javításokat sem elvégezni.

A mozdonyvezetőknek a vonalon előforduló hibákról a fűtőházat előre kell értesíteni. Ilyenkor a művezetőnek már a fűtőházi bejárati váltónál várni kell a mozdonyt és ha lehetséges, a javítást még a mozdony előkészítése közben el kell végezni, nem szabad engedni, hogy a mozdony kisebb javítás miatt kiessen a fordulójából.

Az esetben pedig, ha a mozdonyvezető a mozdony javításáról a fűtőházat nem tudná előre értesíteni, megérkezése után nyomban jelentést kell tennie a diszpécsernek vagy a vezénylő mozdonyfelvigyázónak, hogy a mozdony csak javítás után fordulhat.

A mondottakból kitűnik, hogy a mozdonyvezetők, a vontatási műhely dolgozóinak, valamint a vontatási műszaki előadók és a fűtőházfőnökök jó munkáján mulik a mozdonyok tervszerű és jó karbantartása és ha *valamelyik mozdony rossz állapotban van, ezért a beosztott mozdonyvezetőkön kívül a vontatási műhely, a mozdony műszaki előadója és a fűtőház vezetője teljes mértékben felelősek.*

Elmondottuk a legfontosabb tennivalókat. Ahhoz, hogy az előttünk álló nehézségeket az őszi forgalom harcaiban és a téli évszak küzdelmeiben le tudjuk győrni, elsősorban szolgálatképes mozdonyokra van szükség. A mozdony karbantartásának sokrétű munkáját csak akkor tudjuk elvégezni, ha pártszervezeteink, a szakszervezet, az egyes igazgatóságok vezetői, a fűtőházi kommunisták megértik: olyan fontos láncszemet tartanak a kezükben, amelytől jelentős mértékben függ az, hogy egységesen, lankadatlanul és az eddiginél sokkal következetesebben vigyük tovább a harcot a vasúton az új szakasz politikájának megvalósításáért.

IGY KÉSZÜLÜNK NOVEMBER 7-RE

Párosversenyben Sztálinváros és Komló vasutasai

Két szocialista városunk, *Sztálinváros* és *Komló* vasutas dolgozói a negyedik negyedévben is felújították párosversenyüket. Októberben november 7-e és a tanácsválasztások tiszteletére tett vállalásokkal bővült a verseny. Az erre az alkalomra tett vállalások teljesítéséért, illetve túlteljesítéséért folyik most a két régi versenytárs vetélkedése. Az októberi eredmények alapján jelenleg Sztálinváros dolgozói vezetnek a versenyben, mert *vállalásaikat minden tényezőnél teljesítették.* A többi között kocsitartózkodási tervüket 104-ről 107-re, menetrendszerinti vonatindítási tervüket 99-ről 103-ra, terhelési tervük százalékát pedig 107-ről 110-re emelték.

Komló állomáson október első dekádjában elsősorban *a kereskedelmi szolgálat dolgozói büszkélkedhetnek kiemelkedő teljesítményekkel.* Rakodási idő tervüket 173, kocsikihasználási tervüket 107, szállítási tervüket 101, irányvonati tervüket 105 százalékra teljesítették. Lemaradtak azonban a foglalkoztatási fok növelésénél, mert a vállalt 100 százalék helyett csak 73 százalékos eredményt értek el.

Kiemelkedő teljesítmények a miskolci fűtőháznál

Legutóbb arról számoltunk be, hogy a debreceni fűtőház dolgozói közül többen jó eredményt értek el a többterheléses és az *„500 kilométeres"* összekapcsolt mozgalomban. Most arról adhatunk hírt, hogy a vasútüzemi értekezlet határozatának megfelelően az összekapcsolt mozgalom segítségével a miskolci fűtőház dolgozói is jól harcolnak az őszi forgalom szállítási feladatainak végrehajtásáért.

Egerszegi Kálmán, Halkóczi Gyula és *Szalontai József* mozdonyvezetők brigádjai a 424.128 számú mozdonnyal a legutóbbi 30 üzemi nap alatt 72.599 százelegytonnakilométert teljesítettek, ami a tervhez viszonyítva 134.5 százalékos eredménynek felel meg.

Lővei Zoltán, Bognár Sándor és *Szücs Rudolf* mozdonyvezetők, a 424.215-ös gépen 27 üzemi nap alatt 63.042 százelegytonnakilométert teljesítettek. Ez 129.8 százalékos eredményt jelent.

Rajtuk kívül élenjárnak az összekapcsolt mozgalomban *Bodrogi Károly, Varsányi János, Horváth János* mozdonyvezetők és brigádjaik 121.8, *Turcsányi Kornél, Major Béla* mozdonyvezetők és brigádjaik 121.5 százalékos teljesítménynyel.

Szalagrendszerű javítással a biztonságos pályáért

Nevezetes eseményhez érkeztünk október 9-én, mi, a nagykanizsai pályafenntartási főnökség XXVI. pályamesteri szakaszának dolgozói. Április 1-én megkezdtük egy húszkilométeres szakasz szalagszerű javítását, most 9-én Marcali állomásnál clértük a huszadik kilométert, amely után az átmeneti fővágány felújításához kezdtünk. Azért tekintjük nevezetesnek ezt az eseményt, mert ez volt az első hosszabb szakasz, amit *teljesen szovjet rendszerű szalagmódszerrel* újítottunk fel, mégpedig hibátlanul, olyan jó ütemben, hogy a munkát határidő előtt fejeztük be. A munka végzésénél átlagos teljesítményünk *120 százalék* volt.

A felújítást a szalagrendszer szerint megállás nélkül tovább folytatjuk, hogy kijavítsuk a téli forgalom kezdetére a forgalmat veszélyeztető hibákat és a pálya mindenütt biztonságos legyen.

Várhelyi Zoltán,
pályamunkás, Mesztegnyő

Harcban az élüzem címért

Budapest-Józsefváros állomás dolgozóinak nagy érdemük van az *Archipov—Lucskov*-féle szovjet síktolatási módszer bevezetésében és elterjesztésében. Az állomás síktoló brigádja eddig 38 állomáson adta át munkamódszerét, saját munkahelyén pedig sok szép eredményt ért már el ezzel a módszerrel. A dolgozók most elhatározták, hogy *a módszert még szélesebb körben alkalmazva, harcba indulnak az élüzem címért.* Ennek az elhatározásnak jegyében tették meg vállalásaikat november 7-re és a tanácsválasztásokra. Vállalták, hogy az Archipov—Lucskov-féle módszer felhasználásával az állomásra megá lapított élüzem szinteket túlteljesítik.

Október első dekádjának eredményeiből úgylátszik, hogy ez sikerül is nekik, mert *a kocsimozgatásban máris elérték a 107, az átlagos terhelésnél pedig a 111 százalékos élüzem szintet.* Az első dekádban a kocsitartózkodásnál és a vonatforgalmi tervnél lemaradásuk volt. Mindent elkövetnek, hogy a hónap végére ezt behozzák.

Véget ért a nemzetközi menetrendkonferencia

Tíz napig tanácskoztak Budapesten az európai államok vasutasainak küldöttei az európai nemzetközi személyvonatok 1955—1956. évi menetrendjének megállapításáról. A konferencia október 16-án tartotta záróülését. A tárgyalások mindvégig a legnagyobb egyetértésben folytak. A megállapodások során jelentős eredményeket értek el az európai fővárosok közötti vasúti személyi forgalom kialakításában.

Az 1955—56. évre érvényes menetrend szerint újabb vonatok közlekednek Európa fővárosai között. Az új menetrend életbelépésétől kezdve Moszkva és Budapest között naponta közlekedik közvetlen hálókocsi. Ugyancsak naponta egy további vonatpár biztosítja a Bécs—Budapest közötti vasúti összekötetést, míg az Arlberg-Orient-express az eddigi hetenkénti négy helyett hat napon át közlekedik, közvetlen párizs-budapesti hálókocsival. Berlin-prága-budapesti viszonylatban gyorsmotor-vonatpár beállításával sűrítik a forgalmat.

Ez is gazdaságos szállítás?

Október 14-én Hidas állomásról elindult a 2180-as számú vonat, 800 tonna szénszállítmánnyal a lőrinci állomásra. Sárbogárd—Pusztaszabolcson át a szállítmány megérkezett Ercsi állomásra. Itt a forgalmi szolgálattevő úgy rendelkezett, hogy a szállítmány nem megy tovább, mert a rendeltetési állomás Lőrinc helyett, Inota lesz. Bár egyelőre nincs még rendelkezés, hogy a szállítmányt mi viszi vissza Pusztaszabolcsra.

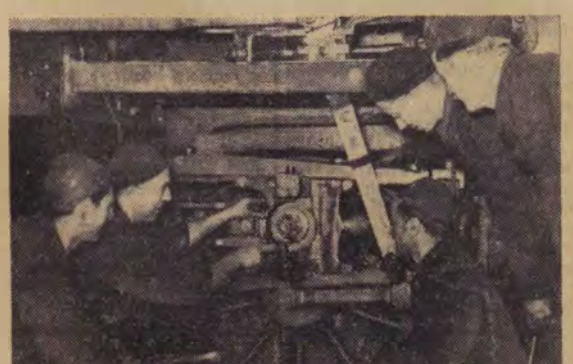
Utasítás szerint, a gép és szakasz önköltségben visszatér Pusztaszabolcsra. A pusztaszabolcsi szolgálattevő viszont azt az utasítást adta, hogy térjenek vissza Ercsi állomásra és hozzák el a szénszállítmányt. A mozdony- és vonatkisérő személyzet jogosan felháborodott, hiszen Ercsibe való érkezésükkor már tudta a forgalmi szolgálattevő, hogy a szénszállítmányt Inotára kell továbbítani. Miért nem továbbíto.ták azonnal vissza? A pusztaszabolcsi irányító szervek látva, hogy a vonatszemélyzet ezt az intézkedést helytelennek tartja, úgy határozott, hogy majd egy másik gép és szakasz hozza el a szállítmányt. Azok nem tudják, hogy a szénszállítmány hogyan került Ercsi állomásra. Így a bátaszéki gép és szakasz hazatért önköltséggel a honállomásra.

A helytelen együttműködés és irányítás következtében ezt a 800 tonnás vonatot egy 342 sorszámú mozdony 50 kilométeren át továbbította felesleges en. Ez a gép 50 kilométerrel több utat tett meg, a vonatkisérő-csapat minden tagja öt óra fölösleges szolgálatot végzett. De a fölösleges munka után a szállítmány még mindig Ercsi állomáson állt.

Vajjon felelősségre vonták-e ezekért az eseményekért a hibáztatható dolgozókat.

Simon György,
segédvezénylő, Bátaszék.

A Süle-brigád jó munkája



Süle István gépezetfelszerelő lakatos és brigádja (Landler Művek) befejezték ötéves tervüket. Átlagos teljesítményük 132 százalék.

(Kovács Géza felv.)

A nagykanizsai fűtőházé az ország legjobban karbantartott, legtisztább mozdonya

Október 18-án a *Hámán Kató fűtőházban* gyűltek össze az ország legjobb mozdonybrigádjai gépeikkel együtt. Itt került eldöntésre, *melyik az ország legjobban karbantartott, legtisztább mozdonya.*

Alapos vizsgálódás és a teljesítmények összehasonlítása után a bíráló bizottság úgy döntött, hogy

az ország legjobban karbantartott és legtisztább mozdonya elismerő címre a nagykanizsai fűtőház 424.191 számú gépe tarthat igényt.

A mozdony főjavítás óta 224.664 kilométert tett meg. A kifogástalan karbantartás következtében havi átlagos javítási költségmegtakarítása 43 százalék.

A brigád tagjai: *Nagy* József és *Reichel* Jenő mozdonyvezetők 800—800. *Nagy* Lajos, *Csere* II. János, *Fátics* István és *Venczel* Sándor fűtők 400—400 forint jutalmat kaptak.

A karbantartási és tisztasági verseny további helyezési sorrendje a következő:

2. A 424.245 számú mozdony (Hámán Kató fűtőház).

Mozdonyvezetők: *Bezzegh* József, *Kovács* György. Fűtők: *Molnár* Ignác, *Abonyi* Pál, *Kristóf* Zsigmond, *Németh* Lajos. A mozdonyvezetők 600—600, a fűtők 300—300 forint jutalmat kaptak. Mozdonyuk főjavítás óta 160.800 kilométert tett meg, javítási költségét 10 százalékkal csökkentették.

3. A 328.641 számú mozdony (Celldömölk fűtőház).

Mozdonyvezetők: *Karakai* György, *Ábrahám* István, fűtők: *Gyimesi* János, *Molnár* Mihály, *Lukács* Pál, *Marácz* Károly. A mozdonyvezetők 500—500, a fűtők 250—250 forint jutalomban részesültek. A gép főjavítás óta 39.914 kilométert tett meg, javítási költsége 48 százalékkal csökkent.

4. a 424.177 számú (Miskolc fűtőház), 5—6. a 301.006 számú (Budapest-Keleti fűtőház) és a 424.033 számú (Szeged fűtőház), 7. a 424.121 számú mozdony (Debrecen fűtőház).

Mérnökeink segítsége



A vasúti szállítás biztonságáért, az önköltség csökkentéséért derekasan harcol műszaki értelmiségünk. Képünkön Kátai Szilárd fűtőházi vezetőmérnök az egyik pécsi gép mozdonyszemélyzetével megbeszélést tart.

(Kovács Géza felv.)

TÍZ ÉVE SZABADULT FEL DEBRECEN

Ünnepi díszbe öltözött Debrecen. Nemzetiszínű és vörös zászlókat lobogtat az őszi szél. A város utcáin kiskabátban járnak az emberek, szinte tavaszias hangulatot teremt a melegen tűző nap. Mintha a természet együtt ünnepelne a dolgozókkal, mintha a napsugarak — melyek az őszbe most tavaszt varázsoltak — is azt mondanák: az emberiség tavaszát, a megújhodást hozták nektek tíz évvel ezelőtt, azon a ködös októberi napon a vöröscsillagos katonák.

A *szoboszlóiúti* kultúrházban már megtelt a terem ünneplő vasutasokkal. A fűtőház dolgozói gyűltek itt össze, hogy megemlékezzenek a szabadság tizedik évfordulójáról. Öregek és fiatalok, régi, sok harcot megjárt vasutas veteránok és most nyiladozó szívű ifjúmunkások töltik meg a padokat. Sokan közülük ezekben a percekben a multat idézik, emlékeznek tíz év távlatára...

1944 OKTÓBER 19-ÉN — néhány nappal a *Nyiregyháza* és *Debrecen* között lefolyt öldöklő páncélos csata után, melynek eredményeként a németek tovább nem tarthatták magukat a Tiszántúlon — délután 3 és 4 óra között egy szovjet lovasjárőr vágtatott végig a mai *Vörös Hadsereg útján*. A szilaj paripákat és a rajtuk ülő, géppisztolyt szorongató vöröscsillagos katonákat nem tartóztatta fel útjukban senki... A németek a megelőző csaták után hanyatt-homlok menekültek a városból.

A járőr megállt az *Arany Bika* vendéglő előtt, talán éppen azon a helyen, ahol most égnek szökő obeliszk idézi a szovjet hősök emlékét, kicsit körülnéztek, megtáncoltatták lovaikat, aztán tovavágtattak. S a járőr után nem sokkal bevonult a városba a diadalmas felszabadító hadsereg.

Még itt-ott a külvárosban, hosszabb-rövidebb időre megszólaltak a géppisztolyok, hosszú kelepeléssel ropogni kezdtek a géppuskák, leküzdve a szórványos, és erőtlen ellenállást. És a füstölgő, sokhelyütt romokban heverő város, az 1848—1849-es szabadságharc ideiglenes fővárosa szabad lett, hogy közel 100 év után ismét ideiglenes főváros, a demokratikus Magyarország fővárosa legyen. Szomorú főváros volt *Debrecen*, azt hirdette: *Budapesten* még a németek és a nyilas tyúkszemvágó *Nidosi* az úr...

A nácik nem akartak belenyugodni a város elvesztésébe. Még napokig süvítettek fasiszta lövedékek a város felett. De *Debrecen* nem ijedt meg, lassan élni kezdett. Erőt adott a Szovjet Hadsereg és a városon átvonuló harckocsik százai dübörgése biztatóan: a fasiszta fenevad utolsó óráit nyögi.

A debreceni vasutasok is megértették a harckocsik dübörgésének szavát — szolgálatra jelentkeztek. Lassan pereg a szó a *szoboszlóiúti* kultúrházban *Tőkés Bernát*, a fűtőház pártbizottságának titkára a felszabadulás óta eltelt évekről beszél: a romeltakarításról, a Szovjet Hadsereg segítségéről, az újjáépítésről, a hősi munkáról és az eredményekről. Uj épületet kapott a műszaki kocsiszolgálat — mondja az előadó — a fűtőház új lefúvató kanálist, új öltözőt, mosdót, mozdonyfordítót. S az eredményekkel együtt nőttek, fejlődtek az emberek, váltak gazdává az országnak. Munkáshatalom lettünk, s ennek számtalan jele van a fűtőházban is. A mozdonyvezetőkből, fűtőkből, lakatosokból néphadseregünk tisztjei, számos vezető funkcionárius lett. *Erdei József*, *Bogdán György*, *Borsi Sándor* mellére *„Érdemes vasutas"* kitüntetés került és *Kovács Mihály* mozdonyvezető, *Ratku János* és *Bakai András* fűtők mellét meg a munkaérdemrend ezüst fokozata díszíti...

A KULTURHAZBAN még folyik az ünnepi gyűlés, miközben az utca felől vidám éneket hoz a szél. Kint már gyülekeznek a fiatalok. Pirosnyakkendős úttörők, MTH-tanulók, munkások a gyárakból, vasutas fiatalok vonulnak hosszú, tömött sorokban a *Petőfi*-szobor elé, türelmetlenül várják már, hogy a házak mögött eltűnjék a nap fényes korongja, kigyulladhassanak a szikrázóan lobogó fáklyák.

Este 6 óra. Megcsendül a vasutas zenekar hangszerein az induló, lobogni, lángolni kezdenek a fáklyák, megindul a menet. Debrecen ifjúsága elindul örömteli lelkesedéssel azon az úton, amelyen tíz év előtt egy szovjet járőr lovainak patkója csattogta először a felszabadulás himnuszát. A *Vörös Hadsereg* útján áramlik a felszabadult ifjak serege, hogy lerója kegyeletét a felszabadító hősök dicsőségét hirdető márványemlékmű előtt.

Elsőnek a pécsi csomópont válaszolt...

A veszprémi csomópontnak a *„Szocialista Vasútért"*-ban megjelent felhivása a téli felkészülésre — országszerte élénk visszhangra talált.

Elsőnek a pécsi csomópont válaszolt

a felhívásra. A pécsiek nagyaktíva-értekezleten vitatták meg a veszprémi felhívást és kimondották csatlakozásukat. Csomópontjuk adottságait és problémáit figyelembevéve a többi között vállalták, hogy felszámolják azt a tervszerűtlenséget, amely még mindig megvan a mozdony- és vonatkísérő személyzet fordulójának értesítésénél. Az értesítésekbe a jövőben bevonják a menetirányító szolgálatot is. Az ezzel kapcsolatos teendőket november 15-ig elvégzik. Gondoskodnak az épületek, szolgálati helyek, műhelyek, laktanyák téli előkészítéséről, a belső berendezések megjavításáról, hogy az utasok és a dolgozók védve legyenek a tél hidege ellen.

A nagyaktiva-értekezleten elhangzott beszámolóból egyébként kiderült, hogy *Pécsett már meglehetősen előrehaladtak a téli felkészüléssel*. A pályafenntartási szolgálat felmérte a veszélyeztetett helyeket és *600 méter hosszú állandó hóvédőmű építését kezdte meg*. Hófuvásos helyeken a váltók befúvásának megakadályozására hósövényt állítanak fel, ami a váltók tisztántartását megkönnyíti. üzemképességét biztosítja. A távközlő szolgálat a vonóvezetékek beszabályozását részben már elvégezte, jól halad a szigetelt sínek hibáinak kijavítása is.

Vannak azonban a pécsiek felkészülésének hiányai is. A forgalom biztonsága érdekében 1000 darab jelzőüvegre lenne szükségük és csak 100 darabot kaptak. Nincs elegendő páros féksarú a kocsimegfutamodások megakadályozására. A váltókezelők, vonatkísérők védőruházat való ellátása is hiányos. A vontatásnál 55 darab mozdonysátorponyva hiányzik.

A Budapest-Keleti pályaudvari tömb

dolgozói is alaposan megtárgyalták a veszprémiek felhívását és elhatározták, hogy felveszik a versenyt a többi csomóponttal. Az utazás feltételeinek megjavítására a fűtés technológiai folyamatát kidolgozták. A szerelvények kiindulásától beérkezéséig figyelemmel kísérik a fűtést, az akadályokat és a hibákat elhárítják. *A szerelvényeket már a tárolóvágányokon előfűtik. Az előfűtést, — az eddigi gyakorlattól eltérően — nem az indulástól, hanem a beszállási időtől számítják, hogy az utasok már fűtött kocsikba szállhassanak be.* A téli forgalom alatt a munkásvonatok késését 0.3 százalékra, az induló vonatok késését 1.2 százalékra csökkentik.

A ferencvárosi tömb

párt-, szakszervezeti-, szakszolgálati és műszaki vezetői, élenjáró dolgozói népes értekezleten foglalkoztak a veszprémiek felhívásával. Elfogadták a versenykihívást és megszabták a téli felkészülés még hátralévő feladatait. Elhatározták, hogy november 10-ig minden szolgálati ág felméri a hiányosságokat. A pályafenntartás vezetői vállalták, hogy személyesen járják végig a szakaszokat a hibák kiküszöbölése érdekében.

Bejelentette csatlakozását a veszprémiek felhívásához a *debreceni fűtőház* is. A debreceniek kiterjesztik a társadalmi ellenőri hálózatot, hogy az ellenőrök építő bírálattal segítsék a téli forgalomban észlelt hibák kijavítását. Helyes vezényléssel igyekeznek a mozdonyszemélyzetet minél több pihenőidőhöz juttatni.

„Szerencsés" tüzelőtulajdonosok nyomában

A szerkesztőségünkhöz érkezett panaszlevelek nyomában elindultam, hogy megfejtsek egy rejtvényt: miért tart 6—12 hétig, amíg a *MÁV Tüzelő Házhozszállítási Vállalat* (Budapest VII. Hársfa-u. 57.) házhoz szállítja a vasutasok tüzelőjét.

Előre meg kell mondanom, ilyen nehéz *„rejtvénnyel"* régen álltam szemben... De nézzük sorjában az eseményeket. 15 óra mult néhány perccel, amikor bekopogtam az iroda lehúzott redőnyén. Bent égett a villany (kilátszott a rolló sérülésein), mégis némaság volt a válasz. Mégcsak annyit sem kérdeztek: ki az? Am ekkor megjelent mellettem az iroda egyik dolgozója s „bűvös" szavára felszaladt a rolló.

— *Felvilágosítást szeretnék* — használtam ki a pillanatot. S a fejemre húzott redőnytől kaptam meg a választ! Kicsit furcsa felvilágosítás... De azért tovább kísérleteztem, beszorulva a rolló és a küszöb közé.

— *Elvtárs én nem tüzelőt, csupán felvilágosítást szeretnék. Hivatalosan vagyok itt...*

— *Mindenki ezt mondja* — s máris megpróbáltak kituszkolni. Nem sikerült. — *A „Szocialista Vasútért" szerkesztőségétől vagyok* — kísérleteztem tovább.

— *Ujságíróknak nem szolgálhatunk felvilágosítással.*

— *Miért?*

— *Ezt a felettes szervtől, Molnár Elek elvtárstól kérdezze meg a Múzeum-utcában, az anyagellátási igazgatóságon...*

Megkérdeztem. S miután a válasz nem elégített ki, kértem: mutassák meg, hogy a legutóbb szállított tüzelőanyagmennyiségeket mikor fizették be a dolgozók.

— *Ez már vizsgálat és ehhez nincs joga az elvtársnak.*

Gyanakodni kezdtem... Miféle hétpecsétes titok lehet az, hogy ki kap tüzelőt? E titkot azonban csak két nap mulva sikerült — egy erre a célra készült hivatalos megbízólevél segítségével — megfejtenem. Be kell vallanom, hogy a megbízólevél mellett a szerencse is útitársamul szegődött. Tanuja voltam például egy rövid párbeszédnek a hársfautcai irodában.

Egy magas, fekete férfi bizalmasan az ablakhoz hajolt: *Én vagyok a Tóth* — tompította le a hangját, majd egy nevet suttogott — *K. elvtárs küldött.* Egy kicsit zavart pillantás felém, s nyilván hatására: *Sajnos nem tudunk kivételt tenni.* A férfi csodálkozva elballagott. Később kiderült, hogy oka volt a csodálkozásra, hisz más több „szerencsével" járt. Például *Szunyogh* Károlyné, *Bodó* Zoltán, *Laczhegyi* István, *Doma* László, akik október 12-én, illetve 13-án fizették be utalványukat és 15-én már pincéjükben volt a tüzelő.

— *Hogyan lehetséges ez?* — kérdeztem. Zavart csönd, aztán kimagyarázkodó válasz.

— *Szúnyoghné, vállalatunk dolgozója, ennyi előnyt csak kaphat? Egyébként kisgyermeke is van.* (Néhány perc mulva kiderült, hogy a „kisgyerek" — 15 éves!) *Bodó Zoltán a szénértékesítő igazgatóságon dolgozik. Ha neki nem intézzük el, nem kapunk szenet* — érveltek az elvtársak. (Furcsa indok. Hát miért kapja Bodó elvtárs a fizetését, ha csak ilyen „rekompenzációért" dolgozik?) A másik két elvtárs ügyében pedig azt a magyarázatot kaptam, hogy kismennyiségű volt az igényük (három mázsa), s így rárakták a kocsira, hogy kihasználják annak rakhelyét.

Ezt az indokot kénytelen voltam elfogadni, mert nem sikerült meggyőződnöm arról, (ki képes többezer igénylést végignézni?), hogy vajjon nem volt-e hasonló igényű vasutas, aki már, mondjuk 4—6 hete várja tüzelőjét. Egy tény, a látottak alapján kiderült, hogy nem mindenki vár 6—12 hetet tüzelőjére és a szállítás nem mindig igazságosan és sorrendben történik!

A teljes kép kedvéért el kell azt is mondanom, hogy a tüzelőszállítást gátolják valóban objektív körülmények is. Például, hogy *az igénylésekhez képest kevés a tüzelő*, a szükséges mennyiségnek sokszor csak harmadát, negyedét kapják. Ez elsősorban szénbányászatunk több mint 400.000 tonnás adósságából ered. De ha így áll a helyzet, akkor éppen fokozott igazságossággal kellene, sorrendben kielégíteni a tüzelőigényeket, s nem szabadna senkit sem, semmiféle cím és beosztás hatására, jogtalan előnyökhöz juttatni. Márpedig a *Hársfa*-utcában van, aki előnyökhöz jut! Kíváncsian várjuk — s velünk együtt az a sokszáz 4—6 hete tüzelőjét váró vasutas — milyen árat fognak fizetni a soronkívüli szállításokért felelős személyek!

Szekrénylakatosaink november 7-re készülnek



Potocska János szekrénylakatos, 164 százalékos teljesítménnyel dolgozik. November 7-re felajánlotta, hogy terven felül 10 személykocsi szekrénylakatosi munkáját végzi el.
(Kovács Géza felv.)

Nemzetközi HIREK

SZOVJETUNIÓ

A szovjet kocsiszolgálat dolgozóinak újabb sikere



A bjelorussz vasutasok lapja közli a breszti fiókműhely dolgozóinak észszerűsítését a teherkocsik folyamatos javítására.

A lap leírja, hogy a kocsilakatosok a helyi körülményekhez alkalmazkodó technológiai folyamatot dolgoztak ki, megszervezték az alkatrészek előzetes elkészítését, a nehezebb munkafolyamatokat gépesítették, pneumatikus és elektromos berendezéseket alkalmaznak. Az észszerűsítés óta — 8.4 százalékkal nőtt a kocsijavítási munka termelékenysége és 24 órával lett rövidebb a javítás alatti várakozási idő.

A lap végül javasolja, hogy a breszti telepállomás és javítóműhely szalagrendszerű munkamódszerét a többi érdekelt szoigálati helyek is vegyék át az önköltség kedvező alakulásának segítése végett.

*

A bresztiek jó példájára nyilván a magyar fiókműhelyek dolgozói is felfigyelnek. Szerkesztőségünk az érdeklődőknek megad minden segítséget ahhoz, hogy a breszti fiókműhely dolgozóinak újításáról a *„Bjelorussz Vasutas"* szerkesztőségétől bővebb leírást szerezhessenek.

Magyar dolgozók levelei a perovói járműjavítóban



A „Gudok" október 3-i számában olvastuk:

„A perovói járműjavítóba levél érkezett Magyarországról. Az egyik budapesti államvasúti főműhely dolgozója, Juhász János irt levelet Vaszilij Morozov gyorsvago esztergályosnak. A levélben többek között ez áll:

— Kedves Morozov elvtárs! Mi, magyar vasutasok, átveszszük a szovjet dolgozók kiváló munkamódszereit. Ennek révén emelni tudjuk teljesítményeinket. Az én átlagos teljesítményem egy műszakban 156 százalék. De én még jobban akarok dolgozni, hogy még jobban használa lehessek hazámnak. Ezért kérem Önt, kedves Morozov elvtárs, irjon nekem a munkamódszeréről. Sokat olvasok az Ön országáról és a szovjet emberek megbecsüléséről."

Válaszlevelében *Morozov* elvtárs leírta a munkamódszerét. Hozzáfűzte, hogy a DIP-300 tipusú munkapadon — a fémvágás gyors és erős módszerét alkalmazva — 300 százalékra teljesíti napi tervét. *Morozov* már befejezte ötéves tervét és most 1956-nál tart. Ugyanebben az üzemben egyébként már több mint 500 dolgozó fejezte be ötéves tervét. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére indított munkaverseny során *Morozov* elvtárs vállalta, hogy egy műszak alatt három és félszeres normát teljesít.

Juhász elvtárs leveléhez hasonló baráti levelet kaptak Magyarországról *Novozilov* és *Remnyev* esztergályosok is.

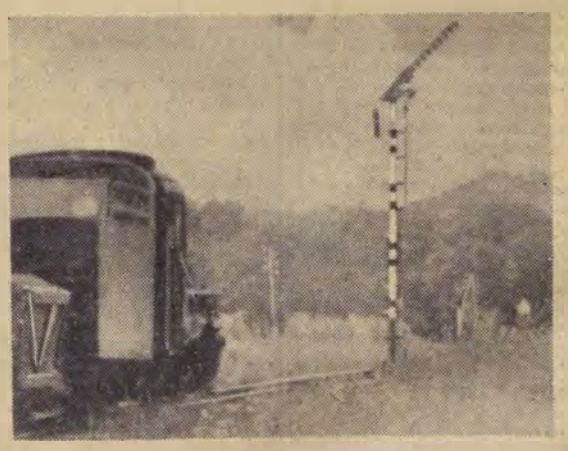
Törpejelzők a mellékvonalakon

A MAV mellékvonalain a mult örökségeként még ma is vannak olyan állomások, ahol az állomás fedezése a nyiltvonal felől szilárdan álló „V" betűs kerek tárcsajelzőkkel történik. Amióta a vasút forgalma a mellékvonalakon is nagymértékben megnövekedett, a jelző olyan fontos tényezője lett a vasút üzemének, amely nélkül szinte lehetetlen a forgalmat veszélytelenül lebonyolitani. A vonatszemélyzet részére is megnyugtatóbb, ha megállásra, vagy elhaladásra egyöntetű és félre nem magyarázható módon kap parancsot.

Éppen ezért országos viszonylatban megkezdődött a forgalmat gátló „V" betűs tárcsajelzők kicserélése állomásból kezelhető karosjelzőkre, azonban nem jutott mindenhová a szükségletet kielégitő mennyiségben szabványos méretű jelző.

A nehézségek leküzdésére *Bebrits* miniszter elvtárs mutatott utat, amikor utasitásba adta: *kevesebb anyagfelhasználással kicsinyitett karosjelzőt, úgynevezett „törpe" jelzőt kell készíteni.*

A fenti szempontok figyelembevételével készült el a sínárbocos törpejelző. Megszerkesztésénél az volt a törekvés, hogy egyszerű kivitelben, de a megkívánt követelményeket minden tekintetben kielégitve olyan anyagból készüljön, amely anyagbeszerzési nehézségeink mellett is előteremthető, a jelző alkatrészek pedig a távközlő szolgálat műhelyeiben öntvények nélkül, házilag előállithatók legyenek. A jelző árboca 6.8 méter hosszú „C" rendszerű sínből készül, ami a használt anyagokból ránayban könnyen beszerezhető. A jelzőkar a szabványjelzőknél kisebbméretű. A karra vannak felszerelve az üveget tartó szögvaskeretek. A jelző többi alkatrészei is megtalálhatók a biztositóberendezési szakszolgálat részben új, részben használt anyagai között.



Teljes gőzzel a zöld úton át.

A jelző a forgalmi követelményeknek mindenben megfelel. Vezetékszakadás esetén „Megállj" állásba esik. Előállitási költsége körülbelül fele a szabványos egykarú jelzőének és célszerűen felhasználható másodrendű szabványos és keskeny-nyomközű vonalakon. Eddig mintegy 20 darab ilyen jelző került beépitésre.

FIZESS ELŐ
A „SZOCIALISTA VASÚTÉRT"-RA!

Tegyék a menetrendszerinti közlekedés hajtóerejévé a vonatkísérők prémiumrendszerét

Az augusztusi bérrendezés nekünk vonatkísérőknek is fizetésemelést hozott. Én például havi 89 forinttal kapok most többet. Az ezévi első rendezéssel együtt átlag 140—150 forinttal nőtt minden vonatkísérő jövedelme.

A fizetésrendezés mellett azonban *nem tartjuk megfelelőnek a jelenlegi prémiumrendszert, mert nem mozdítja elő a menetrendszerinti közlekedést.* Nem tartjuk megfelelőnek azért sem, mert prémiumunk megállapítását rajtunk kívülálló, jó vagy rossz munkánktól független tényezők, mint például a vonatoknak a jelzőknél, állomásokon való ácsorogtatása, lassújelek miatti megkésleltetése befolyásolják. A legszomorúbb az, hogy a vonatkísérő személyzet néha már nem is bánja, hogy ez így van és nem nagyon igyekszik a vonatok rendességét befolyásolni, mert *a késés következtében elmaradó prémiumért kárpótol a túlóradíjazás.*

Hogy a jelenlegi prémiumrendszer mennyire nem hajtóereje a menetrendszerinti közlekedésnek, annak bizonyítására álljon itt a következő példa:

A 369-es vonattal, mint vezető utaztam Hatvantól Rákosig. A vonat menettartama lejelentkezéssel együtt 3 óra 56 perc. A jelen esetben azonban 294 percet, vagyis 6 perc híján 5 órát késtünk. Ha rendesen érkeztünk volna. 6.04 Ft lett volna a prémiumom. De mivel 294 perc volt a késésünk, csak 4.03 forint lett. Csupán 2 forint 1 fillérrel kerestem volna tehát többet a vonat rendessége esetén. Ilyen csekély különbözet mellett nincs ami a késés tőle telhető csökkentésére ösztönözze a vonatvezetőt és a vonatkíséret többi tagját. Annál is inkább, **mert jobban jön ki a vonatkísérő, ha túlóradíjban veszi fel az úton eltöltött időtöbbletért a kárpótlást. Jelen esetben ugyanis 17 forint 25 filléres túlórapénzt kaptam.**

Persze nehogy azt higyje valaki, hogy nekünk ez a túlórázás és az ilyen módon szerzett kereset túlságosan tetszik. Jobban szeretnénk mi, ha túlóradíj nélkül, helyes prémiumrendszer mellett jönne össze havi keresetünk. A vasút is, mi is jobban járnánk így. A vasút azért, mert csökkenne az önköltség (szén-, stb megtakarítás), a vonatok pontosabban közlekednének, mi pedig azért, mert több szabadidőnk lenne, amit családunkkal tölthetnénk, pihenésre, szórakozásra fordíthatnánk.

Ehhez persze az is szükséges, hogy *a szakaszokkal gazdaságosan bánjanak.* Mert gyakran előfordul — és ez a második nagy sérelmünk — hogy hiába akarunk mi megfelelő pihenőidő után vonattal fordulni, vezényleteink nem ad ak erre módot, hanem *feleslegesen fektetnek bennünket a laktanyákban.* Szeptember 13-án például hajnali 2 óra 40 perckor érkeztem Rákosrendezőre a 369-es vonattal. Jelentkezéskor a vezénylőtiszt elvtárs utasított bennünket, hogy feküdjünk le. Reggel 8 órakor lementem hozzá, hogy lesz-e vonat. Ekkor elküldött bennünket Ferencváros-rendezőbe, mivel Rákosrendezőn nem volt kilátás vonatra. A ferencvárosi rendező vezényleteinél *újból az volt a válasz, hogy feküdjünk le.* Tíz órakor le is feküdtünk és amikor 17 órakor ismét érdeklődtem, vonatot megint nem kaptunk, hanem *önköltségben hazaküldte bennünket.* Huszonhat órát voltunk tehát távol, közben két laktanyában pihentük ki magunkat, de tényleges szolgálatot *mindössze 7 órát teljesítettünk ezalatt az idő alatt.* Míg odahaza addig a szakaszoknak 8—10 órai szolgálat után kellett vonattal továbbmenniök.

Súlyos hibák ezek, amiken csak úgy lehet segíteni, ha megváltoztatják a vonatkísérők prémiumrendszerét olyan módon, hogy az a menetrendszerinti közlekedés hajtóerejévé váljék, s ezenkívül jobban gazdálkodnak a szakaszokkal.

Sűcs Ferenc vonatfékező, Hatvan állomás

JUBILEUM

Negyven esztendeje szolgálja a vasutat Szabó István, a kecskeméti állomás segédhivatalának vezetője. Szakadatlan munkában eltöltött négy évtized ugyanazon a szolgálati helyen.

Felkerestük a jubileumi esztendejében lévő, 67 éves Szabó Istvánt. Ott ült íróasztalánál, munkája fölé hajolva. Nehezen értette, miért is kívánjuk megszólaltatni, mi az, amit elmondhat a többiek, az összes vasutas számára. Nincs különös titka életének. Hűséggel szolgálja a vasutat, a munka a mindene, életcélja és szórakozása, és ha rubrikák fölé görnyedve töltötte is életét — hasznos és szép volt ez a munka, mert ennek a nagyszerű és bonyolult gépezetnek, a vasútnak a munkáját segítette és az emberekről gondoskodott.

Nehezen oldódik. személytelen akar lenni, mint a munkája, melynek életét szentelte, mely sohasem került az érdeklődés reflektorfényébe, de amely elengedhetetlen része a vasútnak.

— Sokan lebecsülik a hivatali munkát, szükséges rossznak tartják. Én nem hiszem, hogy igazuk van. A hasznos, lelkiismeretes hivatali munka nem jelent bürokráciát. Negyven éve dolgozom a segédhivatalban, de még senki nem mondta rám, hogy bürokrata vagyok. Nem is mondhatta.



Mindenkit ismerek személyi szerint. Nemcsak a kartotékok őrzik vasutastársaim adatait, életük változásait, tudom azt is, kinek mi a fájdalma, hogyan lehet jogos panaszát orvosolni.

A múltról beszélgetünk. Nem vitt véghez nagy dolgokat, csak a munkáját végezte becsülettel. Szerették az emberek. ma is szeretik, mert közülük való, mert ha tudott, segített, rendre, fegyelemre, gerincességre nevelte társait. Valamire mégis büszke. 1944 október végén a németek kiürítették Kecskemétet. Minden embert elhajtottak. Ő is kiment a határba, de aztán visszacsökött a városba. Az állomásra lopakodott, nézte szeretett munkahelyét, félő szemmel nézte a számára oly kedves állomást, melyet ha baj érne, tűz emésztene, egymaga szállna szembe a mardosó lángokkal.

De van még egy büszkesége. Ő építette Magyarországon az első kétmezős korszerű tekepályát. Ilyen azelőtt nem volt az országban. A kecskeméti vasutasoké volt az első. Kitalpalta a szükséges összeget, maga készítette a terveket és társaival együtt dolgoztak, míg csak meg nem épült.

Sok szép és keserű emlék elevenedik. Miben tudná összegezni élettapasztalatát — efelől faggatom.

— Szeretni kell a munkát és szeretni kell az embereket — adja meg a választ.

— És hűségesnek kell lenni — teszem hozzá. Mint amilyen hűséges Szabó István, aki negyven esztendeje ugyanazon a szolgálati helyen végzi munkáját a vasutasok és az ország érdekében.

(—)

Csehszlovák–magyar vasutas komplexbrigád-értekezlet Sturovón

Október 16-án a két baráti állam vasutasai összeültek, hogy értékeljék a Sturovo és Szob határállomások dolgozói között folyó szocialista munkaverseny eddigi eredményeit. A két állomás dolgozóinak találkozása a kölcsönös megértés, az elvtársi segítségadás szellemében folyt le. Nem ünneplés volt ez. E napot mindkét részről munkanapnak tekintették, ahol azt kellett eldönteni, hogy a szocialista verseny során melyik állomás dolgozói értek el jobb eredményt.

Az értékelés alapján a *szocialista vetélkedés győztese a sturovói állomás dolgozói lettek.* Az értékelés bebizonyította: fő'eg Szob állomás szakvezetői és szakszervezeti bizottsága nem tettek meg mindent a vonatok menetrendszerinti átadására, a határforgalom zökkenőmentes lebonyolítására, de a hibák ellenére is megállapítható, hogy a két határállomás dolgozóinak versenye hozzájárul az áruforgalom egyre jobb lebonyolításához.

Az értekezlet színvonalát emelte, hogy a Német Demokratikus Köztársaság és Csehszlovákia határain lévő detschi állomás főnöke is megjelent és hozzászólásában elmondotta, hogy a cseh és német határállomás vasutas dolgozóinak versenye már fejlettebb szinten van. Az ő versenyük fő célkitűzése a minőségi munka, a vonatok helyes összeállítása, az átadások pontossága — amelyet átvenni javasolt.

Az értékelésen résztvettek a csehszlovák és magyar vasutas dolgozók szakszervezeteinek központi vezetői *Kos* elvtárs és *Gáspár* elvtárs szakszervezeti elnökök vezetésével.

A két baráti állam vasutas szakszervezeteinek osztályvezetői a verseny értékelése után hasznos megbeszélést tartottak a munkaversennyel, a bérkérdéssel, a szervezési és társadalombiztosítási munkával kapcsolatban. A megbeszélések eredményeképpen számos olyan jó módszert és tapasztalatot cseréltek ki, amely kölcsönösen hozzájárul mindkét államban a szakszervezeti munka megjavításához.

A komplexbrigád verseny értékelése és az azt követő megbeszélések a legteljesebb barátlégkörben zajlottak le, elősegítik a két ország vasutas dolgozói között meglévő kapcsolat elmélyítését és a két nép közötti barátság megerősítését.

A NÉP SZOLGÁLATÁBAN...

Rákosrendezőn teljesít szolgálatot *Samu Jenő* állomásfőnökhelyettes. Tizenöt évvel ezelőtt, másfél évi huzavona után vették fel a vasúthoz. Még nem töltött el hosszú időt a forgalomnál. 1951-ben tanulni küldték a gazdasági és műszaki akadémiára és alig egy éve mondhatja magáról azt, hogy ő is a forgalom parancsnoki karához tartozik. Pedig eleinte nem kívánkozott a forgalomhoz. Műhelyben nőtt fel, a műhely élete volt számára minden. Idegenkedett attól a gondolattól, hogy elhagyja megszokott környezetét és más területre menjen.

Tizenöt év alatt sok mindent látott és tapasztalt. Tudása, érdeklődési köre bővült, megismerte az embereket. Szereti munkáját és büszkén mondhatja magáról, hogy munkatársai is szeretik őt.

Még el sem ült az ágyúk dörreje, máris munkára jelentkezett. Résztvett a felszaggatott sínek, felrobbantott hidak helyreállításában és a Landler Jenő Járműjavítóban egyike volt azoknak, akik elsőként csatlakoztak a tízezer kocsi és ötszáz mozdony helyreállításáért folyó harchoz.

Nem ismerte a Kommunista Párt világnézetét, de érezte, hogy ez a párt áll élén annak a csatának, amelyben ő is résztvesz.

Ahogy nőtt a vasút, terebélyesedett körülötte a szabad emberek új világa, úgy változott Samu Jenő gondolatvilága is. Felesége Nógrádverőcén MNDSZ titkár. Ő maga a rákosrendezői állomás pártszervezetének vezetőségi tagja, de Nógrádverőcén is olyan embernek ismerik, akit érdekel a nép sorsa, aki — ha csak rajta múlik — segít. Ezért jelölték őt a nógrádverőcei dolgozók tanácstagnak.

A multkor ketten kopogtattak be hozzá. *Horváth László* és *Harmat János*. Hamarosan a község dolgaira terelődött a szó. A hegyoldalon lakó családoknak nincs vizük. Egy kút ugyan van a völgyben, de innen 600 méterre kell hordani a vizet. Jön a tél, újra jeges lesz a hegyolda.. csuszkálhatnak majd az asszonyok, kezükben a nehéz vödrökkel. *Samu* elvtárs elment a helyi tanácshoz, a járási tanácshoz és a pártbizottságra is.

Pár nappal ezelőtt örömmel tapasztalta, hogy hozzáfogtak az új vízvezeték építéséhez.

Samu Jenő, aki munkahelyén, Rákosrendezőn a forgalom parancsnoka, Nógrádverőcén a nép szolgája — és ő büszkén, szívesen viseli ezt a címet.

B. I.

Példamutató jegyvizsgáló



Józsa Ferenc, Budapest-Keleti pályaudvar jegyvizsgálója udvarias, szolgálatkész magatartásával hozzájárul az utazás jobb feltételeinek megvalósításához, jó munkájával pedig a menetrendszerinti közlekedést segíti elő.

(Kovács Géza felvétele)

A vonatkísérők felelőssége

A IX. országos vasútüzemi értekezleten felszóláló elvtársak szinte egyöntetűen megállapították: az őszi forgalom sikeres lebonyolítása nemcsak a helyes utasításoktól, rendeletektől függ, hanem elsősorban a vezetők és a dolgozók munkaszeretetétől, fegyelmezettségétől, szakmai tudásától.

Van egy réteg a vasúton, amelyről keveset beszélünk, keveset írunk, de amely rétegre ez a mondás leginkább ráillik. Ezek a vonatkísérők. A tikkasztó nyár hevétől, a csontokat átjáró dermesztő hidegtől ők szenvednek legtöbbet. Katonák ők a vasút fontos őrhelyén. Jó vagy rossz munkájuk rányomja bélyegét a vasúti munka egészére. Éppen ezért nem közömbös, hogyan végzik felelősségteljes munkájukat, hogyan foglalkoznak ügyes-bajos dolgaikkal.

A vonatkísérő személyzet két nagy táborra oszlik: a személyvonati és tehervonati vonatkísérőkre. Munkájuk és érdekeik azonban többé-kevésbbé azonosak. Ők azok, akiknek éber, utasítás szerint végzett munkája kihat az utasok életbiztonságára, a vasutasokra bízott népvagyon épségére. Munkájuk hatása jelentkezik a vonatok gyors, biztos és pontos közlekedésében, a kultúrált utazásban éppúgy, mint a szállításra felvett áruk zökkenőmentes elszállításában, azoknak sérüléstől, dézsmálástól való megvédésében. A személyvonattal utazó jegyvizsgálók figyelmes és udvarias magatartása, az utasok helyes irányítása, segítése a vasutasbecsületet öregbíti.

Nem egy vonatkísérő jár elöl jó példával, nem egy akadályozott meg baleseteket, árukárok bekövetkezését. Nem egy vonatkísérőnket tüntetett ki népköztársaságunk s jutalmaztak meg a szolgálati vezetők. Sokan közülük a kötelességteljesítés mintaképei. Álljon itt Erdei Lajos főkalauz, váci személyvonatos vonatvezető példája, akit egyik éjjel tehervonathoz vezényeltek. Rákospalota-Újpestről kellett egy lengyel üres szerelvényt Szobra továbbítani. Erdei elvtárs a szénrámolást is vállalta, csakhogy időben tudják a határon átadni a szerelvényt. Példamutatásáért, ügyszeretetéért 200 forint jutalomban részesítették. Martonvásár állomáson a 2271-es számú vonathoz fűtő kellett. Ez azonban csak az 1229-essel érkezhetett volna meg. Amikor Hárfalvi Miklós vonatvezető látta, hogy a fűtő megvárása esetén a reggeli személycsoportot több órával elveríc, vállalta a tüzelést a mozdonyvezető irányításával és Budafok-Albertfalva állomásig fűtőként teljesített szolgálatot. Csuka Ferenc hatvani zárfékező éberségével egy helytelen bejáratást vett észre. Leintette a közeledő vonatot, amelyet sikerült a kocsisor előtt megállítania. Pénzjutalomban részesítették.

A zömében megfelelő, a sok példamutató vonatkísérő mellett azonban igen magas a száma azoknak, akik nem tartják be az utasításokat, ébertelenségükkel kárt, balesetet okoznak. Ezek a dolgozók nem gondolják meg, hogy százak és ezrek élete, népgazdaságunk milliós értékei vannak gondjaikra bízva. Tata-Almásfüzitő között az 5892-es számú vonat szétszakadását a komáromi vonatkísérőknek észre kellett volna venniök. Tóth III. Sándor zárfékező, Sörtei József figyelőfékező és Hadaró Ferenc vonatvezető ébertelensége miatt azonban a leszakadt rész később utólérte a vonatot, négy kocsi kisiklott és a pálya elzáródott. Rákosrendező állomás „Megállj"-állású bejárati jelzőjét a megfékezetlenül közlekedő 3064 számú vonat meghaladta s az éppen kijáró 282-est keresztbeszelte. Norik László Rákosrendező létszámába tartozó vonatvezető hibájából súlyos anyagi kár és forgalmi akadály keletkezett.

Vonatkísérőink éber figyelés helyett, sokszor a fékbódékba húzódnak és alszanak. Sok esetben a fordulóállomáson nem mennek be a vezénylőtiszt irodájába, hanem engedély nélkül, önköltségben hazatérnek. Ezzel a cselekedetükkel nemcsak nagymérvű fegyelmezetlenséget árulnak el, hanem károsan befolyásolva a vonatszemélyzet gazdaságos felhasználását — az önköltséget is növelik. Mások az utazási naplót nem a valóságnak megfelelően vezetik, hogy meg nem érdemelt anyagi előnyökhöz jussanak. Ezt tette például Pálmai Mihály és Végh János ferencvárosi vonatkísérő is, akik valótlan adatokat írtak a menetigazolványba és az utazási naplóba, sőt egyikük olyan vonatot is beírt közlekedőként, amelyet előzőleg már lemondtak.

A sok és szép eredménnyel büszkélkedő dolgozók harcoljanak az élet- és vagyonbiztonságért, a vonatok menetrendszerinti közlekedéséért, védjék meg a reájuk bízott árukat a dolgozó nép tolvajaitól, a dézsmálóktól. Ne tűrjék maguk között a becsületükbe gázolókat, a felelőtleneket. A vonatvezető a vonatkísérő személyzet parancsnoka. Neki kell a dolgozók felelősségérzetét felkelteni, miután maga is felelősséget érez minden ténykedéséért. Az utasítás betartása olyan követelmény, amely nélkül sem a vonatvezető, sem a vonatkísérő személyzet jó munkát nem végezhet. Az F. 2-es utasításnak a vonatszemélyzet kötelességeire vonatkozó tanítását minden, e területen dolgozó vasutasnak törvényként kell betartani. Ez a munka széles látókörű embereket követel. A jól dolgozó, kultúrált vonatkísérő tükörképe a vasutas társadalomnak. Az utasok, a munkahelyükre menők és az otthonukba visszatérők a jegyvizsgálók magatartásából alkotnak képet a vasút egész munkájáról. A lelkiismeretes munka itt korán megtermi gyümölcsét, mint ahogy minden szabálytalanság, könnyelműség, az éberség hiánya hihetetlen gyorsan okoz zavarokat. A vonatkísérőkre milliós értékek szállítását bízza államunk. Bízik bennük és elvárja tőlük, hogy éberen őrködjenek a szállításra kerülő áruk, termelvények stb. felett. Mindez csak akkor lehetséges, ha a vonatkísérő érzi is felelősségét, áthatja a felelősség tudata.

A vonatkísérő se földöntúli lény azonban, akinek se panasza, se bánata, se kérése nincsen. Bizony mindegyikből van jócskán és minden vezetőnek arra kell törekednie, hogy mindegyikük érezze: a párt és a kormány emberről való gondoskodása nem szólam csupán. A vonatkísérőknek egész sor új laktanyát, melegedőhelyiséget, váróhelyiséget létesített népi államunk. Tudjuk jól, hogy minden meglévő eredmény mellett is csak kezdeti lépések ezek. Tudjuk, hogy ahhoz, hogy a mainál jobb helyzetet teremtsünk, még idő és fokozottabb helytállás szükséges. Törődjünk a vonatszemélyzettel, becsüljük meg őket jobban, mint eddig. Különösen a szolgálati vezetőkre vonatkozik ez. El kell kerülni a 30—40 órás utakat, mert szállítási feladataikat az egyszerű emberek szabályszerű munkaellátására és nem a kivételes munkabírású emberek munkájára alapozzuk. Amennyire lehet, teljesítsék kérésüket, támogassák őket szociális és kulturális problémáik megoldásában: a régi „köpködők" helyett a vonatkísérők tartózkodási helyét olyanná kell változtatni, ahol emberibb körülmények között várhatják vezénylésüket.

Vonatkísérőink viszont érezzék magukénak a vasutat, harcoljanak a fegyelmetlenek ellen az utasítások, a rendeletek betartásáért. Hassa át őket az a tudat, hogy jó munkájuk nyomán kevesebb gonddal kell küszködniök, több jut a családjuknak.

A salgótarjáni vasutasok készülnek a télre

Melegen süt a nap. Mégsem furcsálják és nem is tartják korainak kérdésünket a salgótarjáni vasutasok, amikor azzal kopogtatunk be a fűtőházba, az állomásra, a pályafenntartáshoz: hogyan készülnek a télre? Tudják, hogy a téli felkészülés sohasem lehet korai.

A FŰTŐHÁZBAN ezért hozták előre az időszakos vizsgálatokat, ezért oktatják a mozdonyvezetőket, fűtőket a gépek fokozottabb karbantartására. Három elsőteles mozdonyvezető van a fűtőházban, s bár mindhárman évek óta segédkezelők voltak, mégis az ő oktatásuknál *Gyöngyösi Ferenc* mozdonyfelvigyázó különös súlyt helyezett arra, hogy védekezni tudjanak a tél minden váratlan meglepetése, köztük az elfagyások ellen. A fagyás elleni védekezés új módszerét vezették be a salgótarjáni fűtőházban. A mozdonyokon ott vannak a fáklyák, de mellettük „házi gyártmányú", öntőkanálra emlékeztető szerszámokat is láthatunk, amelyeket gázolajjal átitatott gyapottal töltenek meg. Ezek a fáklyák sokkal hosszabb ideig égnek és hatásosabbak, mint a rendes fáklyák. Már tavaly télen, amikor még csak kísérletképpen használták, beváltak, egyetlen elfagyás sem fordult elő a fűtőház mozdonyainál.

Azt hittük, Salgótarjában is a legnagyobb probléma a szén. Kétségtelen, hogy fennáll ez a probléma is, a kisterenyei szén gyenge, palás, kevereshez v ló szénhez sem jutnak hozzá rendszeresen, mégis *észszerű takarékossággal már sikerült tapadó-keverő szenet tárolniok télre. A legnagyobb gondot azonban a víz okozza.* A salgótarjáni fűtőháznak nincs vize. A *Mélyfúró és Kútfúró Vállalat* már hosszú ideje hasztalan vesződik a kiapadt kutakkal. A mozdonyok naponta órákat töltenek el azzal, hogy *Kisterenyére* járnak a vízszállító kocsikkal. Egyetlen megoldás lenne, de ez már igen sürgető: *a miskolci igazgatóság mielőbb váltsa be ígéretét, adjon búvárszivattyút a fűtőháznak.*

AZ ÁLLOMÁSON is az első a vízpanasz.

— Két tartalékmozdonyunk közül az egyik a napokban délelőtt 10 órakor Kisterenyére ment vízért — panaszolja *Dóczi* elvtárs, állomásfőnök. — Este 18 órakor jött vissza. Hogyan tudjuk ilyen körülmények között megoldani feladatainkat? És ez nem egyedülálló eset.

A tavalyi tapasztalatok alapján egyébként már megtették előkészületeiket a télre. Tavaly, — mint a *„Szocialista Vasútért"* is megírta — nem tudták fűteni a vonatkísérő laktanyát. Most a laktanya kazánját nagyobb hatásfokúra építették át, megfelelő mennyiségű daraszén is érkezett a fűtéséhez. A sarusok részére új helyen, tágasabb melegedőt építettek, ugyancsak melegedő épült a tolatós váltóőrök számára.

Az idén nagyobb gondot fordítanak a helyből induló munkásvonatok előfűtésére. Megállapodtak a fűtőházzal, hogy a mozdonyok előbb járnak rá a szerelvényekre. A váróhelyiségek fűtését is előkészítették, rendbehozták a kályhákat. Az új felvételesek oktatásánál állandóan foglalkoznak a téli utasításokkal.

A PÁLYAFENNTARTÁS legfontosabb teendője volt, hogy rendbehozza az állomás térségét, a vágányközöket, az utakat. Ez időben meg is történt. Sok gondot okoz azonban a salak eltávolítása a vágányok közül, mert a salak mennyisége hatalmasan megnőtt a gyenge szén miatt. Állandóan négy pályafenntartási dolgozó foglalkozik a vágányok, vágányközök tisztításával, gondozásával, kettő pedig a kitérőkével. Ugyancsak állandó készenléti ügyeletet szerveztek a legnehezebb vonalszakaszon, az acélgyári vágányon.

A salgótarjáni vasutasokat tehát nem éri váratlanul, ha a késői nyarat egyik napról a másikra elűzi az őszi, majd a téli időjárás. De a nyomasztó vízproblémát meg kell oldani, nehogy keresztülhúzza a gondos felkészülést.

Levelezőink írják

Miért üresek a szalmazsákok?

A székesfehérvári állomás építkezési munkálataihoz száz dolgozót rendeltek ki. A munkások elhelyezéséhez ágyon és takarón kívül szalmazsákra is szükség van, a zsákok azonban üresen tátonganak, mert szalma nincs. Azaz, hogy van bőven a helybeli gazdáknál, de a pályafenntartási főnökség a fennálló rendelkezések értelmében csak állami szervtől vásárolhat.

Érintkezésbe léptünk a helyi Terményforgalmi Vállalattal, de azt a felvilágosítást adták, hogy csak a központjuk rendeletére adhatnak szalmát. Tekintve, hogy a dolgozók elhelyezése sürgős volt, az igazgatóság illetékes osztálya teherautóval küldött 25 bála szalmát, — préselt árpaszalma és török formájában, amit nem lehetett használni, viszont igen drága volt. Kérdezzük, hogy miért nem szerezhetünk be helyben olcsó, jóminőségű szalmát? Véleményünk szerint egyszerűbb és gazdaságosabb lenne megváltoztatni a helytelen rendeletet.

Németh Gyula,
a pályafenntartási főnökség dolgozója

Nem törődünk saját ügyeinkkel...

A pécsi igazgatóságon is megalakult az MNDSZ-szervezet, de sajnos ezen túl nem sok történt. Valahogy úgy néz ki, hogy mi asszonyok, nem törődünk saját problémáinkkal, pedig bőven van. Hogy csak egy-kettőt említsek: van szép napközi otthonunk, de nincs bölcsődénk. Nincs rendes üzemi konyhánk. Ami van, az kicsi és egészségtelen, lassan megy az étkezés, és így sok a munkaidőkiesés. Ez kár a népgazdaságnak és a dolgozóknak, különösen a fizikai munkásoknak, akiknél keresetveszteséget is jelent. Már volt hitel a bővítésre, de visszavonták és most még reményünk sincs, hogy problémánk megoldódik. Azt hiszem, hogy egy jól működő MNDSZ-szervezet sokat tudna segíteni. Kérjük ehhez a segítséget.

Jolántai Istvánné,
MÁV-tiszt, Pécs

Ezen is lehet derülni?

A kora reggeli órákban a Vác felől jövő vonatok rossz helyen állnak meg. A dolgozók futásnak erednek és főleg az utolsó kocsikban helyezkednek el. Így az egyenlőtlen utaselosztásnak az a következménye, hogy a jegyvizsgálást nem lehet rendesen elvégezni, sokan jegy nélkül utaznak, ami megkárosítja a vasutat. Bosszantó, hogy a mozdonyszemélyzet nevetve szemléli az utasok „versenyfutását", még biztatják is őket, ahelyett, hogy a rendes helyen állnának meg.

Akadályozza a jobb utazási feltételeket az is, hogy — különösen az átalakított kocsiknál — rossz az ajtó és menetközben kinyílik. Ez balesetveszélyt rejt magában, de a beáramló hűvös levegő sem kellemes már.

Ezen bajok orvoslását a vasutasok lelkiismeretesebb szolgálat ellátásától várják. Van azonban a vasutasoknak is kívánságuk. Dunakeszi-Gyárteleptől Budapestig minden állomáson van tüzelő, csak Gödön nincs. Többek nevében kérem az illetékeseket, intézkedjenek, hogy a befizetett tüzelőnket időben megkapjuk.

Veres Jánosné,
Göd állomás

Fény és árnyék

Új létesítményekkel gazdagodtunk, melyek a forgalombiztos közlekedést és a dolgozók jobb munkakörülményeit szolgálják. Megépült a IX. vágány, felszerelték a térközbiztosító- és jelzőblokkos berendezést, automata telefonközpontot kaptunk és se szeri se száma az úgynevezett apróbb létesítményeknek. Új munkaerők beállításával sikerült megszüntetni a málházói és személypénztári szolgálatnál a sérelmes 24/24-es szolgálatot.

Ezek az eredmények lelkesítik a dolgozókat, mert tudják, hogy további felemelkedésünk nagyrészt az ő munkájuktól függ.

Be kell vallanunk, hogy van sópörnivaló a mi portánkon is. Az elmult napokban *Gyenes Benedek* váltóőr, éjszakai szolgálat után, hiába várta váltótársát, *Gyetván Györgyöt*. Részvéttel gondolt arra, hogy baj érhette, nem tud szolgálatba jönni. Hiszen már máskor is előfordult, hogy akadályozta munkájában: „násznagyi tisztség", „haláleset" és ki tudná felsorolni, hogy még mi minden. *Gyenes* elvtárs „együttérzése" nemsokára azonban felháborodássá változott, mikor kiderült, hogy *Gyetván* barátunk gyümölcsöt árult a gödöllői piacon. Nem kétséges hogy erre az üzletre alaposan rá fog fizetni.

Hasznos József
állomásfőnök, Gödöllő

Fokozottabb egészségvédelmet a téli időszakban!

Az őszi és a téli időjárás feryegető réme: a fertőző meghűléses betegségek. A betegségek megelőzése és leküzdése rendkívül fontos, ezt kívanja a vasút és a dolgozók érdeke egyaránt. A megelőzés azonban csak akkor lehet eredményes, ha ismerjük a védekezés módjait, az egészségvédelem alapszabályait.

A helyes táplálkozás

A szociális és egészségügyi gondoskodás sokban megkönnyíti a védekezést — gondoljunk a védőételekre és védőitalokra, a melegruha-ellátásra stb. — azonban igen sok függ az üzemorvosok munkájától és a szakvonali vezetők gondoskodásától. A munkahelyek fűtése és szellőztetése, a tetők, ablakok, ajtók kijavítása is az egészség védelméhez tartozik. Az üzemi bizottságoknak és az üzemorvosoknak fokozottabban kell ellenőrizniök az üzemi konyhát, mert *a helyes táplálkozás, a tisztasága igen hatásos fegyver a meghűléses betegségek ellen.* Az üzemi konyhákon is biztosítani kell a *vitamindús táplálkozást*, amit főleg azzal lehet elérni, ha nyers, savanyított káposztát, káposztasalátát, hagymasalátát adnak. Ahol reggelit is készítenek, ott igen jó bevezetni a csipkebogyó-tea főzését.

A helyes táplálkozás alapja *a meleg étel, a rendszeres időközökben történő étkezés.* Az üzemi konyháknak a téli időszakban fokozottabban kell ügyelniök arra, hogy az ételek melegek legyenek. Ahol az ételeket máshonnan hozatják, szigorúan ellenőrizni kell, hogy az ételt szállító dolgozók átestek-e az előírt orvosi vizsgálaton. A poharakat, tányérokat, evőeszközöket *forró vízben kell elmosni.* Az étkezés legyen változatos, vitaminokban gazdag, mert a helyes táplálkozás a legtökéletesebb gyógyszer. Főleg *az A és C vitamin nyújt védelmet a fertőzéses megbetegedések ellen.* A-vitaminban gazdag élelmiszerek a túró, vaj, sárgarépa, spenót, máj. C-vitamin pedig főként a csipkebogyó, hagyma, fokhagyma, burgonya, káposzta, befőtt, paradicsom, paradicsomkonzerv és alma tartalmaz.

A megelőzés szabályai

A szervezet ellenállóképességét fokozza *a mértékletes életmód.* A túlzott alkoholfogyasztás, dohányzás kedvező talajt teremt a szervezetben az influenza bacillusának. Nem lehet eléggé hangsúlyozni a *tisztaság* fontosságát. Étkezés előtt alaposan mossunk kezet, a közösen használt poharat jól mossuk ki.

A meghűlést gyakran a hirtelen hőmérsékletváltozás okozza. Ezért meleg fürdő, vagy zuhany után ne menjünk azonnal a szabadba, várjuk meg, amíg testünk lehűl. Sohasem a naptár, hanem az időjárás szerint öltözködjünk. A meleg gyapjú alsóruhák megvédenek a nyirkos levegőtől és megakadályozzák a test nagyobb hősugárzását.

A dolgozóknak és a szakvonali vezetőknek egészségügyi téren is együttesen kell felkészülniök a télre. jól meg kell szervezni a munkahelyek egészségvédelmét, az üzemorvosoknak rövid, világos előadásokban kell ismertetniök az egészségvédelem szabályait, fokozottabban kell ellenőrizniök a munkahelyeket, üzemi konyhákat és étkezőhelyiségeket. Nem szabad elfelejteni, hogy *a legtökéletesebb gyógymód a megelőzés!*

Dr. Rott Miller Alajos,
a szakszervezet főorvosa.

Ütköző

Tolatás

A közelmultban Lepsény állomáson furcsa dolog történt. András Imre bátaszéki mozdonyvezető és Kovács III. József fűtő kényelmesen elterülve feküdtek



az árokparton és hiába kergették őket, nem voltak hajlandók tolatni. Végül is a tolatásra váró kocsikat az állomási dolgozók kénytelenek voltak emberi erővel a vonatba sorozni. Az állomáson negyedórára megbénult a forgalom. A forgalmi dolgozóknak ahhoz volt erejük, hogy a kocsikat a helyükre tolják, de ahhoz gyengének bizonyultak, hogy a mozdonyszemélyzetet jobb belátásra bírják.

Ellenőrzés

Rákosfalva állomás felügyeleti könyve érdekes olvasmány. Az üzemfőnökség részéről Németh főintéző 16-i keltezéssel arról ír, hogy az álomáson minden rossz.



Nincs váltó- és vágányellenőrzés, a kocsikat nem biztosítják megfutamodás ellen, nem naplóznak, stb. Másnap, 17-én ugyancsak a BÉV üzemfőnökség részéről B. Varga aláírásával szentesített véleményt olvashatunk. Ez így szól: „Mindent a legnagyobb rendben találtam." Lehet, hogy az állomáson minden rossz, az is lehet, hogy minden a legnagyobb rendben van. Egy azonban biztos: az ellenőrzés körül nincs minden a legnagyobb rendben.

Beteg ügy

Október 17-én délelőtt 10 órakor részegségtől eszméletét vesztett állapotban találták a veszprémi országúton Názár Ferencet, a szombathelyi igazgatóság be-



tegellenőrét. A szégyenteljes esetnek sok szemtanuja volt. Mindazok, akik abban az időpontban az országutat járták, könnyen ellenőrizhették, hogyan itta betegre magát a szombathelyi betegellenőr.

HÍREK

A SZOT felhívása

A SZOT elnöksége felhívással fordult a szakszervezeti szervekhez, hogy a minisztertanács határozata alapján rendezendő gyártakarítást és a novemberi fémgyűjtő-hónap sikeres végrehajtását segítsék elő: a szakszervezeti szervek aktívái segítségével hívják fel a dolgozók figyelmét a gyártakarítási és fémgyűjtő-hónap jelentőségére.

A vasúti szolgálati helyek, üzemek is készítsék elő a fémgyűjtő-hónapot, és a téli balesetvédelem szempontjából is oly fontos gyártakarítást.

★ ★ ★

KORÉNYI VILMOS
1871–1954

Október 21-én 83 éves korában, Rákoskeresztúron elhunyt a magyar vasutas munkásmozgalom egyik kiemelkedő alakja, *Korényi Vilmos* elvtárs.

Korényi elvtárs megérhette, hogy az eszme, amelyért egy emberöltőn keresztül küzdött, valósággá vált. A magyar vasutasság megbecsüli és megőrzi *Korényi Vilmos* harcos életének emlékét.

•••

A szegedi területi bizottság elnökét Czinger Gyulát a szakszervezet elnöksége 1954. október 20-i ülésén leváltotta. Czinger elvtárs visszaélt a dolgozók bizalmával, hűtlenül kezelte a reábízott népvagyont, nem ellenőrizte munkatársai munkáját, mindezeknek a dolgozók érdekvédelme látta kárát. Az elnökség a szegedi területi bizottság vezetésével Kéri József elvtársat bízta meg.

— **Uj orvosi rendelőt** adnak át e hó folyamán a pécsi vasutasoknak. A régi rendelőhelyiséget lakásokká alakítják át.

— **Könyvnapokat tartottak** Hatvan állomáson. Három nap alatt 2303 forint értékű könyv talált gazdát. A könyvterjesztésben Juhász János III. jegyvizsgáló elvtárs végzett kiváló munkát.

— **Balesetelhárítási kiállítás** nyílik a ferencvárosi kultúrotthonban. Többszáz rajz és kép hívja fel a látogatók figyelmét a biztonságos közlekedésre.

— **Uj 800 vonalas telefonközpontot** szereltek fel a miskolci igazgatóságon a két régi 100—100 vonalas központ helyett.

— Sztahanovista oklevelet kapott tizenkét dolgozó szeptember folyamán a Veszprém-külső fűtőházban.

— **Komló építésében** és a szénszállítási munkákban kitűnt vasutas dolgozók részére az elmult két év alatt a nehézipari miniszter „Komló építési emlékérem" ezüst- és bronzfokozatát adományozta. Eddig mintegy ötvennégyen részesültek e kitüntetésben.

— **225 000 forintot nyert a totón** Darányi Miklós, ceglédi jegyvizsgáló, a Ceglédi Lokomotív balhátrédje 12 találatos szelvényével. A 42-ik fogadási héten egyedül ő ért el telitalálatot. A főnyereményt október 26-án ünnepélyesen adják át neki a ceglédi Szabadság-moziban.

A vasutas fiatalok életéből

— A LEGJOBBAN KARBANTARTOTT és legtisztább mozdony a fiatalokat dicséri a békéscsabai fűtőházban. Pócsai László és Kiss József ifjú mozdonyvezetők brigádjukkal a verseny élén járnak.

— TANCTANFOLYAMOT INDIT az Északi Járműjavító DISZ-bizottsága a fiatalok kívánságára.

— BUDAPESTRE JÖNNEK kirándulni a várpalotai fiatalok. Többek között az Operába is elmennek, ahol a János vitéz c. daljátékot nézik meg.

— HASZNALT CSAVARANYAK és alátétlemezek új bóli beépítésével járul hozzá az önköltségcsökkentéshez a szegedi pályafenntartási főnökség IV. szakaszán Szabó Kálmán ifjúsági brigádja. Ugyanakkor vállalták a fiatalok a tanácsválasztás és november 7 tiszteletére, hogy a vasbetonaljkicserélésénél 118 százalék átlagteljesítményt érnek el.

— A SZOMBATHELYI IGAZGATOSAG DISZ-szervezetei között rendezett röplabdabajnokságot a Szombathelyi Járműjavító csapata nyerte a férfi és a női számban. A fiatalok most asztalitenisz-bajnokság indítását tervezik.

LAKÁSCSERE

Debreceni kétszoba konyhás főbérleti lakásomat elcserélném hasonló budapesti lakással. Érdeklődni lehet: Tóth Ferenc Debrecen, Varga-utca 36. szám, vagy Tóth Ferenc Budapest, VIII., Orczy-út 42. I. 18.

Szombathelyi kétszobás összkomfortos földszinti szolgálati lakásomat elcserélném hasonló budapesti lakásra, esetleg egyszobás összkomfortossal. Dénes Ernő MÁV főfelügyelő, Budapest, VI., Lenin-körút 122. II. BVKH V. osztály.

Megnyílt a népi demokráciák múzeuma



A Népi Demokratikus Országok Munkásmozgalmának Története Múzeum a közelmultban ismét megnyitotta kapuit. A múzeum tizenkét termében szemléltető képet ad a népi demokratikus országok nemzeti felszabadító harcairól, a munkásmozgalom kialakulásáról, a kommunista pártok megalakulásáról, a nemzeti és társadalmi felszabadulásért folyó harcokról, a népi demokratikus országokban a dolgozók megváltozott életéről. Képünkön a koreai terem egyik részét látjuk. A kiállítás szerda kivételével mindennap 11-től este 7 óráig, vasárnap pedig 9-től 14 óráig tekinthető meg a Magyar Munkásmozgalmi Intézetben.

SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztalin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Felelős Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 44. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 NOVEMBER 1.



Fülöp István brigádvezető (középen) Varga Béla és Nagy Gábor brigádtagok hónapok óta minőségi munkával és kimagasló teljesítménnyel végzik a darabáruk rakodását a Budapest Nyugati pályaudvari ponkon.

AZ ÚJ PÁRTOKTATÁSI ÉV ELÉ

November elseje a párt- és DISZ-oktatás megindításának napja. A vasúton is sokezer párttag és pártonkívüli dolgozó kezd hozzá ezen a napon a tanuláshoz, hogy tovább fejlessze marxista-leninista képzettségét, elméleti alapot gyűjtsön a III. pártkongresszus anyagának tanulmányozásával az új szakasz feladatainak megvalósításához.

Pártunk életében mindig nagy jelentősége volt az elméleti képzésnek, az elmélet elsajátításának. Eddigi győzelmeink azt bizonyítják, hogy csak megfelelő elméleti tudással, az elmélet helyes alkalmazásával, az ellenség és az ellenséges ideológia elleni könyörtelen harccal tudunk eredményeket elérni. A pártoktatás nagy jelentősége abban rejlik, hogy megismerteti a párttagokat a párt politikájával, annak elvi alapjaival, elvi hűségre és szilárdságra neveli a kommunistákat.

Most különösen fontos az elméleti munka fokozása. A Központi Vezetőség 1954 októberi határozatában olvashatjuk: *„Az új szakasz gazdasági feladatait csak a pártaktivára és az egész párttagságra támaszkodva, a dolgozó tömegek erejével, mindennapos, öntudatos, lelkes munkájával tudjuk megvalósítani. Gazdaságpolitikánk csak akkor válik eleven hatóerővé, ha a párt és a dolgozó nép megérti és magáévá teszi."* Az új gazdaságpolitika számunkra azt jelenti, hogy a mezőgazdaság, a könnyű-, élelmiszer- és a helyi ipar fejlesztésén keresztül emelkedik dolgozó népünk életszínvonala. De az életszínvonal emelkedésének záloga elsősorban a munka termelékenységének emelkedése, az önköltség csökkentése lehet. Gazdasági nehézségeinkből csak a párt politikájának megértése és megvalósítása, az új szakasz feladatainak erőteljes, egyértelmű végrehajtása útján lábolhatunk ki.

A Központi Vezetőség határozatával az egész párt- és gazdasági életben megindult egy erjedési, tisztulási folyamat. Egyre közelebb kerül a pártvezetés a tagsághoz. Nyíltabb, élesebb, pártszerűbb bírálatra kell nevelni a dolgozókat, hogy felismerjék kik azok, akik az új szakasz politikáját tudva, vagy akaratlanul akadályozzák — ennek felismerése azonban csak elméleti felkészültség mellett lehetséges.

Népgazdaságunk helyzete, gazdasági és politikai feladataink megismeréséhez az új oktatási év nagy lehetőségeket biztosít. Pártunk III. kongresszusának határozatait dolgozzuk fel a pártoktatás valamenynyi formájában. A kongresszus határozatainak tanulmányozása lelkesítő és mozgósító erő, mert megmutatja a marxizmus-leninizmus alkalmazását a mi viszonyainkra, alapot ad a belső és külső helyzettel kapcsolatos intézkedések megértéséhez, megmutatja azt az utat, amelyen haladva eljutunk a szocializmus végleges győzelméhez.

Sokan úgy gondolkoznak, hogy eleget tanultak már, ideje volna megpihenni. Mások úgy vélekednek, hogy elolvasták egyszer a kongresszus anyagát, kár erre több időt fordítani. A mult oktatási évben nagyszámmal akadtak olyanok, akik évközben hagyták abba a tanulást. Nincs igazuk ezeknek az elvtársaknak. Aki nem tanul és a kész formulákból akar élni, az előbb-utóbb nem felel meg a követelményeknek. Van egy magyar közmondás: *„Ami ma elég, az holnap kevés, és holnapután már semmi"*. A szocializmus építése nehéz és bonyolult feladat. Aki tanul, nagy segítséget kap munkájához jobban tud tájékozódni a belpolitikai és a nemzetközi kérdésekben.

A szocializmus építése hazánkban éles osztályharc közepette folyik. A pártpropagandára hárul az a feladat, hogy felvértezze a kommunistákat az osztályellenség elleni harcra, leleplezze a különböző ellenséges „elméleteket", a becsületes dolgozókat is sokszor megtévesztő téves nézeteket. Csak egy példa: most, amikor a Hazafias Népfront megteremtésével a nemzeti felemelkedés nagyszerű útjára léptünk, az ellenség azt híreszteli, hogy ez csak választási kampány, tovább nincs rá szükség. Aki tanul, figyelemmel kíséri az eseményeket, az megérti, hogy a Hazafias Népfrontra — mint egy hatalmas népi mozgalomra — állandóan szükség van a széles nemzeti összefogás érdekében.

A kongresszus határozatainak tanulmányozása nagy feladat elé állítja a pártszervezetek vezetőit, a propagandistákat és haligatókat egyaránt.

A pártmunka színvonala, a pártoktatás megfelelő irányítása és tartalmi segítése a pártszervezetek vezetőinek politikai felkészültségétől függ. A pártvezetőségi tagoknak ahhoz, hogy mozgósítani tudjanak a pártmunkában előttünk álló feladatok megvalósítására, a kongresszus határozatainak eredményes feldolgozására, maguknak is alaposan ismerniök kell a határozatokat Ezen a téren még sok a tennivalónk. A kongresszus anyagát már a nyár folyamán is tanulmányozták funkcionáriusaink. A tapasztalatok arra figyelmeztetnek, hogy ez a munka nem volt kielégítő. Legtöbbször fontos elvi kérdéseket mellőzve, csak a gyakorlati kérdéseket vitatták meg a konferenciákon, vagy fordítva. Most az a feladat, hogy maradék nélkül hajtsuk végre azokat a párthatározatokat, amelyek az elméleti és ideológiai képzést, mint főkövetelményt irják elő. Legfontosabb ezek közül a Központi Vezetőség október 26-i határozata, amely kimondja: *„A propaganda megjavításának fontos feltétele, hogy a pártbizottságok és pártszervezetek necsak az oktatás szervezeti kérdéseivel foglalkozzanak, hanem behatoljanak annak tartalmába is"*.

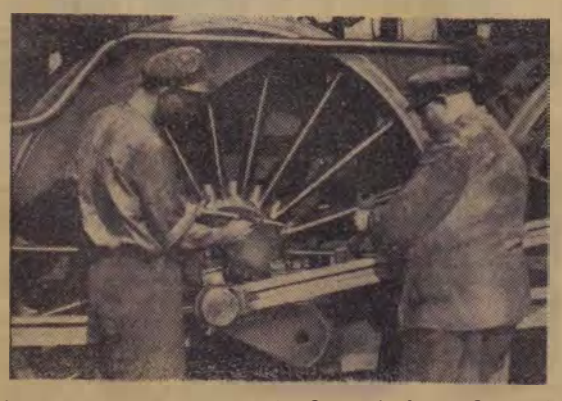
A pártszervezet vezetőségének tehát a tanulás technikai feltételeinek biztosításán túl egész évben foglalkozni kell azzal, hogy a hallgatók megértsék a tanult anyagot és a felvetődő elvi kérdéseket megfelelően tisztázzák. Állandóan segítsék a propagandisták fontos, felelősségteljes munkáját. Mentsék fel őket a másirányú pártmunka alól, hogy idejüket tanulással és a hallgatók oktatásával, nevelésével tölthessék.

Nem kis felelősség vár a propagandistákra, hiszen a párttagok és a jól dolgozó pártonkívüliek nevelését, elméleti képzését bízza rájuk a párt. A III. kongresszus, a Központi Vezetőség októberi határozata, kormányunk programmja megjelölik népünk, vasutas dolgozóink, ifjúságunk felemelkedésének útját. Az országos nagy feladatok és részletkérdések megmagyarázása, a hallgatókkal való megértetése a párt és a DISZ propagandistáira vár. A kongresszusi anyag feldolgozása során hatványozottabban áll az az ismert lenini tétel, hogy *semmiféle szervezés, semmiféle tananyag nem változtathatja meg döntően a pártoktatás színvonalát*. A pártoktatás színvonala elsősorban a propagandisták összetételétől és felkészültségétől függ.

Propagandistáink feladatukat azonban csak akkor tudják betölteni, ha soha nem elégszenek meg azzal, amit az elmult évek során tanultak, hanem állandóan fejlesztik, bővítik ismereteiket. Csak a propagandisták lelkiismeretes felkészültsége lehet biztosítéka annak, hogy a hallgatók szívesen és örömmel járjanak a foglalkozásokra. Csak alapos felkészültséggel tudjuk megértetni a hallgatókkal és rajtuk keresztül minden dolgozóval, hogy egyéni munkájuk egy-egy fontos részét jelenti a nagy országos feladat végrehajtásának, a népjólét további emelésének.

Ha a pártoktatás anyagát párttagságunk széles tömegeinek közkincsévé tesszük, a párt egységét kovácsoljuk szilárdabbá. Ez az egység pedig a vasutas pártszervezetek életében is alapvető biztositéka annak, hogy a vasúti közlekedés ne fékezze, hanem előrelendítse az új szakasz politikájának megvalósítását.

Mosástól mosásig — 21.000 kilométer



Kocsis István mozdonyvezető és Szalontai József fűtő, a pécsi fűtőház dolgozói, különös gonddal ápolják 328.674 számú mozdonyukat, amellyel mosástól-mosásig már 21.000 kilométert tettek meg. Széntakarékossági tervüket 112 százalékra teljesitettek.

(Kovács Géza felv.)

IGY KÉSZÜLÜNK NOVEMBER 7-RE

Budapest-Nyugati állomás dolgozói a feladás napján továbbítják a darabáruküldeményeket

(Tudósítónktól.) Budapest-Nyugati állomáson október 4-én felülvizsgálták, hogyan folvik a november 7-re és a tanácsválasztások tiszteletére tett felajánlások teljesítése. Az értékelésből kiderült, hogy *a darabáruszállítás és továbbítás nem időben történik*. A szakszervezet kezdeményezésére az állomás vezetősége a felsőbb vezetőséggel egyetértésben úgy határozott, hogy *éjjeli műszakot* szervez a darabaruszállítás meggyorsítása érdekében. Az éjjeli műszakot október 20-án indították be azzal a céllal, hogy a burgonya-, kukorica-, élőállat- stb. küldeményeket még aznap továbbítsák rendeltetési helyükre.

Már az első napon kiváló eredmények születtek. A napi teljesítmény 1908 tonna volt.

A brigádok azóta is tartják jó eredményeiket, sőt igyekeznek azokat fokozni. A *Bodrogi*-brigád például pótfelajánlást tett és megfogadta, hogy november 7-ig 1500 tonnával emeli teljesítményét.

Szívvel-lélekkel a kocsiforduló és az önköltség csökkentéséért

(Tudósítónktól.) Pécs állomás dolgozói a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulójára és a tanácsválasztások tiszteletére indított munkaversenyben főcélul a kocsiforduló-idő megrövidítését tűzték ki. Októberben mindinkább érezhetővé vált a lelkesedés és a győzniakarás, amellyel a brigádok a kitűzött cél felé törtek. Csalhatatlan jele ennek például, hogy október 22-én *Kincses* Károly kocsimester, valamint *Franck* Lajos, *Légrádi* János és *Balogh* József tolatásvezetők és brigádjuk kocsitartózkodási tervüket 126 százalékra teljesítették. Ezt a lendületet a dolgozók tartani akarják, sőt tovább akarják fejleszteni.

A másik cél az önköltségcsökkentés. Az állomás élenjáró dolgozói és a szállítással összefüggő munkakörben foglalkoztatott reszortvezetők önköltségcsökkentési értekezletet tartottak és megbeszélték mindazokat a tennivalókat, amelyek az önköltségcsökkentést szolgálják.

Teljesítik vállalásaikat a bátaszékiek

(Tudósítónktól.) Amilyen lelkesen csatlakoztak *Bátaszék* állomás dolgozói a MÁVAG felhívásához, éppen olyan lelkesen harcolnak a vállalások teljesítéséért. *Október 20-ig valamennyi vállalásukat teljesítették, a kocsimozgatási egységidő kivételével.* A vonatok átlagos terhelésénél a 104 százalékos vállalással szemben 110, a menetrendszerinti indításnál 101 helyett 102, a kocsitartózkodási egységidőnél 105 százalékkal szemben 109 százalékot értek el.

A munkában *Zádort* Ferenc forgalmi szolgálattevő és brigádja mutat példát. A Zádori-brigád október első dekádjában 104, a második dekádban 111 százalékra teljesítette vállalását. Különösen a kocsitartózkodási egységidő leszorításában értek el jó eredményt: 121 százalékot.

Versenyeredmények Ferencvárosból és Miskolcról

Jó és rossz eredmények váltakoznak két nagyfontosságú csomópontunk, *Budapest-Ferencváros* és *Miskolc* legutóbbi teljesítményeinek értékelésénél.

A *miskolci csomópont* dolgozói a harmadik negyedévben jó eredményt értek el a vonatforgalmi terv 101, a kocsitartózkodási terv 102. a fajlagos kocsimozgatási terv 104 százalékos teljesítésével. Nagyon lemaradtak azonban a személy-, munkás- és a tehervonatok menetrendszerinti indításánál. Tervüket csak 73.3, 95.6, illetve 37.9 százalékra teljesítették. *Valamennyi dolgozó sürgős és szoros összefogására van szükség, hogy a csomópont a negyedik negyedévben teljesíthesse menetrendszerinti vonatindítási tervét.*

Budapest-Ferencváros csomópont dolgozói túlsúlytovábbítási tervüket 140, irányvonati tervüket 111, rakodási tervüket 114, kocsikihasználási tervüket 103 százalékra teljesítették. Ugyanekkor *lemaradtak a menetrendszerinti vonatindítási terv, a kocsitartózkodási terv és a fajlagos kocsimozgatási terv teljesítésénél.* Nekik is mindent el kell követniök, hogy a negyedik negyedévben hibáikat kijavítsák.

Csatlakozások a veszprémiek felhívásához

Veszprém-külső csomópontnak a téli forgalomra való felkészüléssel kapcsolatos felhívásához az elmúlt héten több szolgálati hely csatlakozott.

Budapest-Nyugati tömb: A terézvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói vállalásuknak megfelelően két lassújelet máris megszüntettek és előkészítették a hóeltakarításhoz szükséges szerszámokat. *A forgalmi szolgálat* dolgozói elhatározták, hogy a tároló vágányokon elő nem fűthető vonatok részére a *Hámán Kató* fűtőháztól a vonatgépet két órával előbb kikérik előfűtés céljából. A vonatok összeállításánál a *gyermekkocsikra különös gondot fordítanak, mindenkor bőrüléses kocsikat biztosítanak.* A kereskedelmi szolgálat dolgozói a fagyveszélynek kitett áruk részére fedett raktárt készítenek elő. A lőttvad szállítmányokat még az érkezés napján házhoz szállítják, az átmenő élőállatokat a legelső vonattal továbbítják.

A celldömölki fűtőház az elsőtelesek jó előkészítésével, a mozdonyok tökéletes üzemképes állapotba hozásával, a műhelyek fűthetővé tételével gondoskodik a téli felkészülésről.

A bátaszéki vasúti csomópont dolgozói november 15-ig felszámolják azt a tervszerűtlenséget, amely még mindig gátolja a vonatforgalmi terv teljesítését, és ezzel javítják a kultúrált utazás feltételeit. Fokozottan gondoskodnak a dolgozók egészségvédelméről, a védőételekhez szükséges nyersanyagok beszerzéséről.

A miskolci Felépítményi Vasanyagjavító ÜV megszünteti a szabadégalatti munkahelyeket. A kovácsműhelyt áthelyezik, és egy fal felhúzásával itt is biztosítják a védett munkahelyet. A kinti megmunkáló gépeket szintén fedett helyre viszik és átszerelésüket november 10-ig befejezik. Ezenkívül kijavítják a fűtőkazánt és vezetékeit.

Pécs lett az első az igazgatóságok harmadik negyedévi versenyében

Az igazgatóságok versenyében a szeptemberi eredmények alapján a helyezési sorrend a következőképpen alakult:

1. Pécs 26 pont, 2. Szombathely 26 pont, 3. Szeged 29 pont, 4. Miskolc 41 pont. 5. Debrecen 43 pont, 6. Budapest 45 pont.

Az egyforma pontszámot elért pécsi és szombathelyi igazgatóságok közül a pécsi azért került az első helyre, mert részeredményei jobbak, mint a szombathelyi igazgatóságé.

A harmadik negyedévi összesített eredmények alapján a sorrend a következő:

1. Pécs 28 pont, 2. Szombathely 30 pont, 3. Debrecen 34 pont, 4. Szeged 37 pont, 5. Miskolc 40 pont, 6. Budapest 41 pont.

A Központi Statisztikai Hivatal jelentéséből

Az elmult napokban tette közzé a Központi Statisztikai Hivatal jelentését a harmadik negyedévi terv teljesítéséről.

A jelentés közli, hogy a közlekedés- és postaügyi minisztérium iparvállalatai 109.8 százalékra teljesítették 1954 harmadik negyedévi tervüket. A harmadik negyedévben a vasuti tonnakilométer teljesítmény 2.7 százalékkal kevesebb, a tehergépkocsik tonnakilométer teljesítménye 4.7 százalékkal több volt, mint a mult év azonos időszakában. A személyforgalom a mult évhez viszonyítva emelkedett: a vasuton körülbelül fél millióval többen utaztak, mint 1953 harmadik negyedében.

MNDSZ-elnökök tanácskozásán

A budapesti vasút politikai osztály megbeszélést folytatott az MNDSZ-elnökökkel a szövetség megalakulása óta végzett munkáról és a soronlévő feladatokról.

Horváthné elvtársnő beszámolója híven tükrözte azt a sokoldalú munkát, melyet a nők a termelésben, a kulturális és szociális élet terén végeztek.

Büszkén számolt be az Északi Járműjavító, a BVKH és a cinkotai MNDSZ-elnök, hogy a termelési bizottság jó munkája következtében nincs olyan nődolgozó, aki száz százalék alatt teljesítené tervét. Annál több azoknak a száma, akik a verseny élén állnak, mint például *Dohnál Vilmosné*, a Landler Járműjavító hegesztője, aki 146 százalékos teljesítményével négy hónap óta tartja a sztahanovista szintet.

A szociális bizottságok munkájáról

A szociális bizottságok munkájának jelentőségét még nem ismerte fel minden szervezet. Pedig a Szolnoki Járműjavító példája is bizonyítja, hogy nagy szükség van rá. Itt a bizottság tagjai rendszeresen látogatják a családokat és segítenek, ha a szükség úgy kívánja. Egyik munkatársuk férje katona, az asszony megbetegedett. Mi lesz az öt gyerekkel — merült fel a kérdés. Nemcsak az anya gondja volt ez, hanem az MNDSZ-szervezeté is és lassan az egész üzemé. Nem is maradt megoldatlan. Minden nap munkaidő után két asszony felkeresi a családot, bevásárolnak, takarítanak, elvégzik a házi munkát.

A MÁV-kórházban az anya- és csecsemővédelmi bizottság tagjai felkeresik a terhesanyákat, tanácsokkal látják el őket, törődnek a bölcsődével, napközi otthonnal. Nehéz lenne felsorolni azt a sokirányú ötletességet, gyorsaságot és sok-sok szeretetet igénylő munkát, amit a nők végeztek.

Amikor a feladatok megtárgyalására került sor, a felelősségérzet csendült ki az asszonyok hangjából. Felelősség családjukért és a nagyobb családért, a hazáért.

Választásokra készülünk — mondotta *Horváthné* elvtársnő — *és arra gondolunk, milyen is lesz a holnap, hogyan fejlesszük tovább eredményeinket és hogyan oldjuk meg a ma problémáit. Ma már mindenki természetesnek tartja, hogy az ország egész felnőtt lakossága az urnák elé léphet. Lassan elfelejtjük azokat a kemény harcokat, melyek ezt lehetővé tették. 1945-ig a 24-ik életévét betöltötteknek csak a fele szavazhatott hazánkban. A Horthy-fasizmus választótörvénye szinte lehetetlenné tette, hogy a dolgozó nő válasszon. Vagyonhoz, iskolához kötötte ezt a jogot. Az a nő, aki 6 elemit végzett, csak akkor szavazhatott, ha betöltötte a 30-ik életévét, igazolta 10 éves magyar állampolgárságát, két évig egyhelyben lakott főbérleti lakásban, 3 törvényes, élő gyermeke volt és rendszeresen fizette adóját. A tőkés államokban ma sem jobb a helyzet. Például! Svájcban a nőknek nincs választójoguk.*

A négy éve választott tanácsok különösen sokat tettek az anyákért, gyermekekért. Például Budapesten a nőknek 97.2 százaléka szül intézetben, ugyanakkor Londonban csak 60 százaléka. 1953 augusztusától 1954 augusztusáig 50.000 ingyenes babakelengyét osztottak ki 20 millió forint értékben.

Az elmúlt négy esztendő alatt sok nő tanulta meg az államigazgatás munkáját. *A jelenlegi tanácstag jelöltek egyharmada nő, köztük sok vasutas asszony.* Az új tanácstörvény módot ad a hibák felszámolására, de ez nem elég. Tőlünk is függ, hogy kik lesznek az új tanácstagok. Olyanokat válasszunk, mint *Sásdiné* elvtársnő, a MÁV Jegynyomda dolgozója, aki négy esztendeje szolgálja hűséggel választói érdekeit — fejezte be beszédét *Horváthné* elvtársnő.

Az értekezlet részvevői lelkesen vállalták, hogy példamutatással, jó felvilágosító munkával, sikerre viszik a Hazafias Népfront politikáját, és a tanácsválasztást.

Észszerű anyaggazdálkodás az önköltségcsökkentés egyik módja

A Közlekedés- és Közlekedésépítéstudományi Egyesület vitaestet rendezett az észszerű anyaggazdálkodásról.

Jándi Károly elvtárs, az Anyagellátási Igazgatóság A-osztályának vezetője előadásában elsősorban a gazdaságos tervezés és beszerzés fontosságára hívta fel a vasúti üzemi vállalatok, szertárak és egyéb, anyaggal foglalkozó szolgálati helyek dolgozóinak figyelmét. Nyomatékosan mutatott rá *a kézi bevásárlások* hibáira. Jelenleg az a helyzet a vasútnál, hogy a *kézi bevásárlások készletfelhalmozásokhoz vezetnek.* A sürgősen beszerzett anyag sokszor hetekig, hónapokig hever a raktárakban. *Az önköltségcsökkentést károsan befolyásoló jelenség az alkalmi beszerzés is.* Ennek kirívó példája volt, amikor a MÁV által a Közlekedési Készletező Vállalatnak eladott fölös készletekből a budapesti igazgatóság az Épületfenntartási Főnökség kérésére többtízezer forint értékű anyagot és fogyóeszközt visszavásárolt, azzal az indokolással, hogy az jobb, mint ami a MÁV-nál van.

Az anyaggazdálkodás fontos mozzanata a beszerzett anyagok mennyiségi és minőségi átvétele. A minőségi átvételek megszervezése terén sok javítanivaló van.

Az anyagok helytelen tárolásából eredő önköltségnövekedés szintén jelentős méreteket öltött.

Készletgazdálkodásunk legégetőbb kérdése jelenleg a normafeletti készletek megszüntetése, az elfekvő készletek mozgósítása, a felesleges készletek értékesítése.

Az előadást követő vitában *Várkonyi Ferenc*, az Anyagellátási Igazgatóság dolgozója rámutatott az anyagmozgatás gépesítése terén várható lehetőségekre, mint önköltségcsökkentési tényezőre. Foglalkozott a gondatlan anyagkezelés következtében előálló károkkal is.

Boda elvtárs (7. D. osztály) a műhelyi alkatrészgyártásban tapasztalható liberalizmusról beszélt. Elmondotta, hogy egyes járműjavítóknál *„jólfizető" alkatrészek tömegeit rendeltetik meg a szertárral legyártásra, még akkor is, ha a szertár ebből az anyagból jelentős készlettel rendelkezik.* Ez az eljárás az elfekvő készletek növekedését eredményezi. *Keszei Pál*, a *Landler Jenő Járműjavító* főkönyvelője hangoztatta, hogy *a „jólfizető" alkatrészgyártás következtében előállott helyzetért a műszaki és a szertári dolgozók a felelősek.*

A vitaest Jándi elvtárs zárószavaival ért véget.

Forgalmi szolgálattevőinket mentesítsük a bürokráciától

„... a gyorsvonat menetrendszerint csak Cegléden áll meg."

Kattan a hangszóró Szolnok állomáson és a forgalmi iroda sarkában elhelyezett bemondófülkéből kilép — a kapus.

— Nekem kellene bemondanom a tájékoztatást — mondja kicsit mentegetőzve *Pethő Boldizsár* naplózó forgalmi szolgálattevő — dehát kevés az idő... Mi lenne akkor ezzel a sok kimutatással, adattal?

De még hagyján, hogy a naplók ott tornyosodnak az asztalon, gombamódra szaporodó adataikkal — a nagyobbik baj az, hogy ezeknek a „naplójegyzeteknek" később jelentésformát kell ölteniök. De kertelés nélkül térjünk a tárgyra: *az adatszolgáltatásra.* Mégpedig nézzük ezalkalommal azokat az adatokat, amelyeknek fontosságát a forgalmi dolgozók itt és feltehetően a többi állomásokon sem tartják arányban állónak a rájuk fordított munkával és idővel.

KIMUTATÁS A GÉPREVÁRÁSOKRÓL

Rendkívül fontos, hogy a szaporodó géprevárásokról értesüljenek az illetékesek és intézkedni tudjanak. Ennek figyelembevétele mellett is túlzott azonban az a sokirányú adatszolgáltatás, ami jelenleg folyik. A naplózó forgalmi szolgálattevő jelenti a géprevárásokat *az igazgatóságnak, a fűtőháznak, Rákos-állomás áruirányítójának.* De ugyanakkor Rákos áruirányítója ugyanilyen *jelentést kér a fűtőháztól*, majd ő *ismét jelenti az igazgatóságnak.* De ez sem elég, mert sokszor *az igazgatóság ismételten jelentést kér az újszászi vonal külső forgalmi szolgálattevőjétől*, s a jelentésben fel kell tüntetni a későn kijáró mozdony számát, honállomását, továbbá, hogy milyen vonattal érkezett.

Az állomásirányító mellett dolgozó két irányító segéderő munkaidejének tekintélyes részét tölti el azzal, hogy úgynevezett *rakmintás kocsikról küld jelentést és kér engedélyt továbbításukra.* Ugyanis *minden igazgatóságnak külön kell engedélyt adnia arra, hogy területén továbbíthassák a rakmintás kocsikat.* Például, ha Záhonyban megraknak egy ilyen kocsit, a debreceni igazgatóság engedélyével Szolnokig mehet. Szolnokra érkezése után az állomásnak a budapesti igazgatóságtól kell engedélyt kérnie arra, hogy a kocsi folytathassa útját. Ha történetesen a kocsi több igazgatóság területére lép be, mindenütt megismétlődik ez az eljárás. És a kocsi minden alkalommal *legalább két napot, de néha négy-öt napot vár arra, hogy folytathassa útját.* Egyszerűbb lenne, ha a feladóállomáson egész útra érvényes engedélyt adnának, illetve csak akkor kellene újabb engedélyt kérni, ha az adatok útközben megváltoznak.

Az állomás minden beérkező és kilépő kocsiról köteles részletes jelentést adni az igazgatóságoknak, *így a budapesti, a debreceni, a miskolci és a szegedi igazgatóságnak*, ezenkívül *Rákos-állomás gócponti áruirányítójának.* Ugyanakkor a befutási napló alapján csaknem ugyanezeket az adatokat ismételten közlik az igazgatóságokkal, sőt *a vasúti főosztállyal, amely pedig az igazgatóságoktól is megkapja a szükséges adatokat.*

ELEGYMARADVÁNY-JELENTÉS

Naponta négyszer, 6, 12, 18 és 24 órakor kell helyzetjelentést adni az úgynevezett elegymaradványról *a forgalmi ellenőrség részére.* Viszont *reggel 7 órakor a KTG kér hasonló jelentést*, de mégsem elégszik meg ugyanazzal, amelyet egy órával előbb adott az állomás a forgalmi ellenőrségnek. Kérdés: vajjon mennyit változik 60 perc alatt a helyzet, hogy a KTG számára már nem jó az előző jelentés?

★

Bizonyára nem teljes a felsorolás, de nem is ez volt a cél. Csak — a szolnoki forgalmi szolgálattevők segítségével — rámutattunk néhány olyan területre, ahol mód kínálkozna az adminisztrációs munka egyszerűsítésére, hogy a forgalmi dolgozóknak naponta legalább 3—4 órával több idő jusson — a forgalom irányítására.

A budapesti elővárosi vasúton



A Budapesti Elővárosi Vasút dolgozói is felkészülnek a télre. Varga Pál váltóőr szeretettel gondozza, ápolja a rábízott váltókat. Vonatforgalmi tervét 108, menetrendszerinti vonatindítási tervét 100 százalékra teljesíti.

A ZALAEGERSZEGI PAKURATÓNÁL

Az elmult télen sok panasz hangzott el a zalaegerszegi pakurás tőzegkeverék ellen.

Mi okozta a panaszokat? Elsősorban az, hogy rossz volt a keverés minősége. Nem őrölték meg kellően a tőzeget és a kezdetleges keverőgépekkel egyenetlenül adagolták a pakurát a tőzeghez. Ezenkívül a zalaegerszegi *„pakuratóban"* a pakurán kívül nagymennyiségű bitumen van. A bitument nem lehet kivonni a pakurából, ez pedig összesüléseket okoz.

A MÁV gépészeti szakszolgálata és a *Betonútépítő Vállalat* dolgozói felismerték a hibákat és már tavasszal hozzáfogtak egy különleges keverőgép megtervezéséhez, amely egyenletes keveréket biztosít. A tervekből azóta valóság lett: új keverőgépek dolgoznak Zalaegerszegen. Gondoskodtak a Kecelen és Csórnáhasladányon kitermelt tőzeg megfelelő őrléséről is.

A műszénkeverék minősége nagyban függ a nedvességtartalomtól. Általában 40 százalékos viztartalmú tőzeget használnak. Az őszi esőzések során azonban a kitermelt és elszállításra váró tőzeg átnedvesedik és 40 százalék helyett 50—60 százalék vizet is tartalmaz. Az ilyen tőzegből készült keverék kalóriatartalma alacsonyabb az előírtnál. Hamarosan ezen is segíteni fognak. A zalaegerszegi műszéntelepen egy fedett tőzegrakodóhelyet építenek s egyszerre annyi tőzeget szállítanak Zalaegerszegre, hogy felhasználás előtt azt szárítani lehessen.

Mozdonyvezetőink és fűtőink már megismerték a műszénnel való tüzelés helyes technikáját és így a zalaegerszegi tőzeg és pakurakeverék nagy segítséget ad a téli forgalom lebonyolításához.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Villamosmozdonyvezetők újrendszerű kiképzése

Sz. M. Ljavdanszkij szovjet mérnök a közelmultban úgynevezett *„kinotrenazser"* nevű filmvetítő készüléket szerkesztett. A berendezést villamosmozdonyvezetők kiképzésénél használják. A jelöltek egy vezetőfülkét tökéletesen utánzó helyen ülnek és itt mutatják meg nekik — a filmvetítés segítségével — a vonalat, amelyet a kiinduló állomástól kezdve a végállomásig előzőleg filmszalagra vettek.

A jövendőbeli mozdonyvezetőt nem egyszer igyekeznek különféle fogásokkal befolyásolni: például hirtelen „Megállj"-ra álló jelzővel találja magát szemben — száguldó ló szalad be a pályára stb. Így ellenőrzik, hogy a mozdonyvezető-jelölt hogyan alkalmazza az elméletet a gyakorlati életben, vajjon higgadtan, szabályszerűen végzi-e az előírt tennivalókat, a megfelelő mozdulatokat, amelyek beidegződéséhez idő kell. Ha rosszul alkalmazza, azonnal eltűnik a kép, bejön az irányító mérnök és megmutatja a helyes tennivalókat.

Vonat-áruház

A Csendes-óceán partjáról, a távolkeleti Vlagyivosztokból elindult első útjára a vonat-áruház. A szerelvényben öt üzlet és ugyanannyi raktár van. A mozgó áruházban különösen nagy választékban találhatók ipari termékek, de árulnak benne különféle csemegecikkeket is — az élelmiszeripar remekeit.

A vonat-áruház — elsősorban — a messzi vonalakon dolgozók kiszolgálására hivatott. A vonathoz egy klubkocsit is csatoltak. Itt előadásokat tartanak, filmeket vetítenek a városoktól és településektől messze dolgozó vasutasoknak.

ÉSZAK-AFRIKA

Az algíri vasutasok nagyrésze hajléktalan maradt a földrengés után

Amint ismeretes, az északafrikai Algír orleansvillei kerületében hatalmas földrengés pusztított, amely nemcsak Orleansvillét, hanem a kerülethez tartozó községek nagy részét is elpusztította. Az Észak-Afrikából érkező jelentések beszámolnak arról, hogy e nagy területen fekvő valamennyi pályaudvart elpusztította, vagy alaposan megrongálta a földrengés.

Az algíri vasutasok azóta derekas munkával helyreállították a forgalmat. A vasutasok nagy része azonban hajlék nélkül maradt és most valóságos vagon-városok keletkeztek a pályaudvarok mellékvágányain, ahol nagy nélkülözések közepette élnek. A vasutasok szomorúan látják, hogy az algíri francia kormányzóság, nemkülönben a francia kormány kisujját sem mozdítja, hogy helyzetükön segítsen. A magyar vasutasok előtt még élénken él a dunai árvízkatasztrófa. Nem kerüli el a figyelmüket, hogy — a kapitalista járom alatt álló dolgozókkal szemben — a népi demokráciákban a kormány, az egész dolgozó nép összefogása réven szinte hetek alatt újjáépítették az árvízkárosult dolgozók, s közöttük nem egy vasutascsalád házát. Orleansvillében és környékén még évekig vagonlakásokban nyomorognak az algíri vasutasok, minálunk az elemi csapás után nemsokkal új házaikban megelégedetten élnek dolgozóink.

ANGLIA

Angol nyugdíjas vasutas levele

A The Railway Review október 8-i számában egy angol nyugdíjas vasutas ezeket írja: *„Hetven éves vagyok. Állami nyugdíjam van és mégis reménytelenül küzdök, hogy eltengődjek belőle. És ez nem tréfa dolog. Keményen dolgoztam egész életemben, de úgy látszik, csak a halál hozza meg számomra a pihenést. Nem kívánom senki rokonszenvét, mert ez nem lakat jól és nem ad rám ruhát. Csak azt szeretném, ha hallgatnának arról, hogy egyáltalán nyugdíj létezik Angliában. Ugyanis a szavak olcsók, a megélhetés pedig drága. Egymillió kedves szóval sem lehet megvennünk egy csomag teát... Lehet, hogy el vagyok keseredve, bocsássanak meg ezért. Csak azt akartam elmondani önöknek, hogy mi a véleményem a mi úgynevezett jóléti államunkról. Senile Decay, London."*

Érdekes összehasonlítást tenni egy magyar dolgozó levelével, amelyet ugyanebben a hónapban, október 9-i számunkban közöltünk. Földényi József írta, a pécsi fűtőház most nyugdíjba menő mozdonylakatosa. Ebben a levelében arról emlékezett meg Földényi József, hogy a népi demokratikus állam új nyugdíjtörvénye milyen boldogsággal töltí el. Arról számol be büszkén, hogy 62 éves, s az év elején ünnepelte 40 éves szolgálati jubileumát. Ezen a napon népi demokratikus államunk magas jutalomban részesítette. Végül ezzel zárja levelét: *„Az új nyugdíjtörvény megélhetésemet biztosítja és nem kell aggódva arra gondolni, hogy mit hoz a holnap".*

Két levél, két külön világ...

A darabáruk gondos kezelése



A kereskedelmi szolgálat dolgozói sokat tehetnek azért, hogy a feladott árukat megvédjék a sérüléstől, a népvagyont az elherdálástól. Győri Ferenc, a Józsefvárosi pályaudvar élenjáró dolgozója is tudja ezt és 112 százalékos átlagteljesítménnyel, minőségi munkával látja el feladatát.



Ne válasszuk el a számadásokat a küldeményektől

Az őszi forgalom előhaladtával napról napra nő a darabáru küldemények száma. A darabáruforgalom lebonyolításában azonban rengeteg a hiba. Hanyagság, nemtörődömség, kapkodás, a számadások elválasztása, az utasítások be nem tartása sokszor akasztja meg a darabáruk útját. Néhány kiragadott példa mindennél többet mond erről.

Tíz zsák cement kalandos útja

Június 10-én Lábatlan állomáson 10 zsák cementet adtak fel *Batatonalmádi* állomásra. A címzett hiába várta a küldeményt. Augusztus 13-án kártérítési felszólamlást nyújtott be a BVKH-hoz. A nyomozás során megállapították, hogy a cementet *Alsóörs* állomáson rakták ki, ahol már három hónapja hevert a raktárban fölösleg megállapítás és bejelentés nélkül. Alsóörs szeptember 29-én továbbította a küldeményt a rendeltetési állomásra, s október 1-én végre kiszolgáltatták a címzettnek.

Még kalandosabb volt az útja annak az öt darabból álló konyhabútornak, amelyet szeptember 17-én adtak fel *Baja* állomáson *Nagymányok* rendeltetéssel. A küldeményt a feladás alkalmával nem bárcázták le és fuvarokmány nélkül továbbították, a fuvarokmányt pedig hiány megállapítással levelezésként küldték a rendeltetési állomásra. *Dombóvárott* átrakás alkalmával fölösnek állapították meg a küldeményt és utánküldési kísérőlevéllel *visszaküldték Bajára.* Itt két hétig hevertették a kiadási raktárban, anélkül, hogy a feladásban kutattak volna utána, vagy mint fölös küldeményt az előzőleg megállapított hiánnyal azonosították volna. Hosszas nyomozás után október 6-án továbbították ismét a bútordarabokat, amelyek végre megérkeztek Nagymányokra.

Hogyan lesz Kecskédből — Oroszlány

Hasonló mulasztássorozat okozta annak a kelmeküldeménynek a vándorlását is, amelyet *Dorog* állomáson adtak fel *Kecskéd* megállóhelyre. Dorog a küldeményt azonnal továbbította *Komáromba,* Komárom még ugyanaz nap *Tatabánya-Alsóra,* Tatabánya-Alsó Környére, ahol át kellett volna rakni Kecskédre. Am a vonatvezető nem adta le a poggyászt Környén, hanem elhurcolta a poggyászvevénnyel együtt a végállomásra *Oroszlányba,* összetévesztve Kecskédet Oroszlánnyal. Oroszlányon számadással együtt *három hétig hevert a küldemény,* anélkül, hogy bárki gondoskodott volna a rendeltetési helyre való továbbításról. Végül a feladó felszólamlására a BVKH visszkereseti csoportja megtalálta az árut és a kecskédi címzett közel egyhónapi késéssel átvehette.

Hasonló eseteknek sajnos se szeri, se száma. A darabáruval foglalkozó kereskedelmi és forgalmi dolgozóknak sokkal nagyobb gondossággal és pontossággal kell a számadásokat kezelni, az utasításokat, rendeleteket végrehajtani, hogy megszüntessék a darabáruforgalom hibáit és így sok kártól, bosszúságtól kíméljék meg a fuvaroztatókat, de a vasútat is. Ne válasszák el a számadásokat a küldeményektől. Ezzel a hibák fő forrását kiküszöbölik.

Így károsodnak dolgozóink egyes szolgálati vezetők hanyagsága miatt

Pártunk Politikai Bizottságának október 3-i beszámolója rámutat arra is, hogy a vezetésben mutatkozó határozatlanság és bürokratikus módszerek akadályozzák az új szakasz politikájának következetes, maradéktalan megvalósítását. Az új szakasz politikáját a dolgozóknak kell győzelemre vinni. Azokat, akik többet, vagy minőségileg jobban dolgoznak, anyagilag nagyobb juttatás illeti. Éppen ezért tűrhetetlen, hogy egyes vezetők felelőtlensége és hanyagsága következtében sok dolgozónkat károsodás ér. Néhány példa:

A debreceni területhez tartozó mintegy 100 állomásról nem küldték be a munkaszüneti napokon szolgálatban volt dolgozók jegyzékét, hogy az egy főre eső kb. 50—60 forintot ki lehessen nekik fizetni.

Az elmult napokban az állomások megkapták a balesetmentességi jutalom jegyzékét kifizetés végett. Fegyvernek, Barta, Komoró, Poroszló és Tiszavasvár állomások kivételével, mert ezek nem küldték be határidőre — még telefoni sürgetésre sem.

Az őszi forgalmi jutalmat Nyiregyháza állomás 29 tehervonati vonatkísérője nem kapta meg. Ok: kilométerteljesítményi naplójuk *Kiss Lajos* számfejtőnél volt, akit „nem találtak". Hasonló a helyzet Sarkad állomáson, ahol az állomásvezető hanyagsága miatt a vonatkísérők csak késedelmesen kapják meg bérüket, mert teljesítményüket október 16-ig még nem küldték fel számfejtés végett. Nádudvarral is ugyanez a baj, míg Hajdusámson és Baktalórántháza csak többszöri felszólítás után tett eleget a rendeletnek.

Az állomásvezetők nagyrésze, de különösen Nyiregyháza állomás vezetője nem törődik a dolgozók érdekeivel. Az őket jogosan megillető illetményektől így vagy elesenek, vagy megkésve jutnak hozzá. Mindkettő tarthatatlan és élesen szemben áll pártunk és kormányunk célkitűzéseivel.

„Újabb fejezethez érkezett..."

Három vasutas családot látogattunk meg tavaly karácsonykor a Szamuely Tibor-utca 36. szám alatti új lakásokban. A családok örömének hangját tolmácsoltuk akkor cikkünkben. *„A Szappanos-család élete az új lakással újabb örömteli fejezethez érkezett"* — írtuk és ez így igaz is volt. Sajnos, tíz hónappal később — vagyis ma — már nem igaz. Miért? Mert soksok apróbb-nagyobb bosszúság szóit bele a hatodikemeleti új lakók örömébe.

Csak röviden foglaljuk össze azokat a nagyobb panaszokat, amelyeket a lakók 13 pontba szedve egyenesen a vezérigazgatóhoz intéztek, miután hiába fordultak a kivitelező *Épületfenntartási Főnökséghez,* továbbá a 6. szakosztályhoz és az igazgatóság II. osztályához. Az augusztus 14-én beadott panaszlistában olvashatjuk a többi között: a nyersfából készült parketta olyan lett, mint a hullámzó Balaton teteje, a bútorok úgy ingadoznak rajta, mint a viharba került hajók, a parkettakockák között ujjnyi rések tátonganak, úgyhogy a takarítás lehetetlenné vált. A kályhák közül alig egy-kettő fűthető és az is füstöl. A mennyezet repedezik, sok helyen átázik, a falakon hatalmas penészfoltok. A fürdőszobakályhák legtöbbje használhatatlan. Az ajtók, ablakok megvetemedtek, nem lehet bezárni, a lakkfestés pattogzik róluk. A lift nem működik.

Németh József vezérigazgatóhelyettes elvtárs aláírásával szeptember 27-én kaptak választ a lakók. A válasz közölte, hogy a budapesti igazgatóság a panaszok közül hatot rövidesen orvosol, a további panaszok megszüntetése a Vasutas Biztosító Egyesület, mint háztulajdonos és házkezelő hatáskörébe tartozik, míg a fűtési panaszoknak nem a rövid kémények, hanem a lakók az okai, mert *„azok a helytelen rendszerű tüzelés következményei".*

Ki a felelős

Természetesen ezzel nem elégedhetnek meg a lakók. Ha már az illetékesek nem tekintik azt, hogy ezeket a lakásokat jó munkáljuk jutalmául kapták az ott lakó vasutasok — például *Halmágyi Lajos* felügyelő *érdemes* és *kiváló vasutas,* sztahanovista, a Munka Érdemérem és a Munka Érdemrend kitüntetettje, de a többiek is mind a vasúti munka élvonalában állnak — s azt, hogy a legtöbb családban gyermekek is vannak, legalább tekintsék azt, hogy *az új, több mint 200.000 forintos építkezés állandóan pusztul, s amit most még néhányezer forintos költséggel helyre lehetne állítani, az a késedelmeskedés miatt százezres károkra növekedhet.*

*

Befejezésül hozzá kell tennünk, hogy a panaszok vizsgálata során tudomásunkra jutott: a 6. szakosztály állandóan napirenden tartotta az ügyet, azonban eddig megfelelő hitelkeret hiányában nem tudott eredményt elérni. Most a *MÁV Beruházó Hivatal* kilátásba helyezte a szükséges összeget, s az *Épületfenntartást Főnökség* végre október 28-án össze is állította a munkák költségvetését. *A 6. C-osztálynak, az igazgatóság II. osztálya magasépítményi csoportjának és az építkezési hibákért felelős Épületfenntartási Főnökségnek együttesen kell szorgalmazniok, hogy az ügy végre egyenesebe kerüljön.*

És még egyet: vizsgálják felül, hogy a padlástérből átalakított lakásokért jogos-e a mostani, új lakások után fizetett magasabb lakbér, holott ugyanannak a háznak a földszintjén és öt emeletén régibérűek a lakások?

A CSD 123.725 számú kocsi története

A CSD 123.725 számú kocsi Szob—Jánoshalma rendeltetéssel október 2-án az 5. órában lépett magyar területre. A kocsi 4-én 17 órakor érkezett *Kiskunhalas* állomásra, amely minden kísérőlevél nélkül elküldte *Kelebiára.* A kocsi azonban nem jutott el Kelebiáig, mert *Kisszállás* állomáson kisorozták. Az állomás elkérte Kiskunhalasról a számadást, hogy ezzel vissza tudja küldeni a kocsit és ne kelljen kísérőlevelet kiállítania. A kiskunhalasi szolgálattevő az állomásra visszaérkező kocsit 7-én (!) a 999. számú vonattal *Kiskőrösre* küldte, feltehetően azzal a meggondolással, hogyha a csehszlovák kocsi már végigutazott az alsó vonalon, akkor nem válhat kárára, ha feljebb is tapasztalatokat gyűjt s majd valamikor hazaérkezve beszámolhat a csehszlovák vasutasoknak arról, hogyan dolgoznak Kiskunhalas állomáson. De Kiskőrös sem akart elmaradni Kiskunhalastól s a kocsit felküldték *Fülöpszállásra.*

A fülöpszállási szolgálattevő miután kibosszankodta magát, hogy más állomások mulasztása miatt neki is felesleges munkát kell végeznie, 8-án visszaküldte a kocsit Kiskunhalasra, ahonnan azóta remélhetőleg végre *Jánoshalmára* továbbították.

A becsületes vasutas dolgozók elítélik az ilyen felelőtlen gazdálkodást a kocsikkal — különösen a külföldi kocsikkal, amelyekért valutát fizetünk — és elítélik a szakvonali vezetők felületes, hanyag ellenőrzését, ami miatt ilyen esetek megtörténhetnek. A tanulság: Kiskunhalas és Kiskőrös azzal, hogy egy héttel meghosszabbította a szóbanforgó kocsi fordulóidejét, lényegesen növelte az önköltséget és többszáz forintot vett ki a dolgozók zsebéből.

Kéri József
Szeged, területi bizottság.

Borzsmai és bandája

Amikor az ujságíró először nyert némi képet egy többszázezer forintos bércsalás és sikkasztás részleteiről, ez volt az első gondolata: bűnös hanyagság, a népvagyon semmibevevése húzódik-e az alábbi történet mögött, vagy tudatos segítése egy bűnöző bandának? A helyes választ még nem sikerült megtalálni. Egy azonban bizonyos: ilyen ügy csak ott húzódhat évekig, ahol a vezetők csukott szemmel járnak, nem akarják észrevenni mindazt, ami körülöttük történik. Mert egy tény: amit meglátott az ujságíró — évek, hónapok óta tudják a *Debreceni Vasútépítő ÜV* központjának vezetői is — és mégsem tesznek semmit.

Borzsmai László sajószentpéteri építésvezetőről és társairól, cimboráiról szól ez az írás. Próbáljuk hát megismerni közelebbről a bandafőnököt, *Borzsmai Lászlót,* ragadjunk ki néhány róla írt szűkszavú véleményt.

„... *Ellene fegyelmit indítottak, mert a vállalatot, amíg főépítésvezető volt, megkárosította. Helytelenül számolta el a kitermelt föld értékét. Szereti fitogtatni hatalmát és vissza is él vele... Hive a protekciónak stb. Aláírás, 1951 augusztus hó 7-én.*"

„... *lopott a MÁV-tól egy csomó talpfát, deszkát, melyből Borzsmai testvére és sógora részére bútort csináltatott a MÁV dolgozóival. Ezt a fegyelmi ügyet a minisztériumban valaki elsimította. Haszonleső, zsivány társaság. Jól tud alkalmazkodni. Aláírás, 1951 december 20-án.*"

„... *Borzsmai szülei kuláknál laknak. Baráti köre nem kívánatos elemekből tevődik össze. Nem megbízható... Aláírás 1953 május 20.*"

„... *Legutóbb vizsgálat folyt ellene túlfizetés miatt. Emiatt 100 forint pénzbüntetést kapott is ügyét fegyelmileg tárgyalták. A munkáskádereket nem tekinti semmibe. Felvették tagjelöltnek, de erkölcstelen élete miatt tagjelöltségét visszavonták. Őccse az ősz folyamán lett elbocsátva a miskolci igazgatóságtól, mint megbízhatatlan. Borzsmai Lászlót is megbízhatatlannak tartjuk. Aláírás. 1953 december.*"

Valamennyi vélemény különböző elvtárstól.

S talán még kiegészítésképpen ennyit: *1942-ben önként jelentkezett a frontra, a Szovjetunió elleni harcra. Felesége kulák, volt malomtulajdonos. 1944-ben a munkásokat arra kényszerítette, hogy vele együtt meneküljenek nyugatra. A felszabadulás előtt a MÁV egri osztálymérnökségén dolgozott. Innen téglát, cementet lopott apósa malmának tatarozásához.*

Csak néhány kiragadott adat a dossziéból, mely minden illetékesnek rendelkezésére állt betekintés végett. És most rézzük meg, hogy ennek ellenére hogyan ívelt felfelé *Borzsmai pályafutása:* 1948-ban hazajött hadifogságból. Először a Ludas—Vámosgyörk, majd Ludas—Kál-Kápolna vágányépítésen dolgozott, aztán vonaltisztviselői tanfolyamra került. Elvégzése után főpályamester lett és egymásután került a legkülönbözőbb helyekre, végül a vállalat központjába ellenőrzési osztályvezetőnek. De itt 1951-ben deszkalopásért fegyelmi elé került, leváltották és — „csak" főépítésvezető lett. Rábízták a kecskére a káposztát... Volt ő ezután a szerencs—sátoraljaújhelyi vonalon, volt Monoron, s még néhány helyen és mindenütt maradt utána néhány tízezer forintnyi anyaghiány.

Kár részletezni a dolgot. Ha valahol kiderült a hiány, akkor egyszerűen ment máshová, e megmaradt hasonló beosztásban. Igy került Kazincbarcikára, majd Sajószentpéterre. Persze ez idő alatt soronkívül előlépett műszaki főinspzőnek, kapott egy sor jutalmat és mindenki méla csendben tussolta disznóságait. *(Vajjon kik fognak ezért felelni?)*

Évek óta elkövetett csalásait nincs módunk bővebben feltárni. De elmondjuk azt, mit csinált Sajószentpéteren. Ez is elegendő nemcsak a megismeréséhez, hanem még egy vádirathoz is!

A részleteket nem érdemes feszegetni, az ő ügyében egykétezer forint említésre sem méltó. Vegyünk csak egyetlen adatot: sorozatos bércsalások miatt kifizetésre került több mint 98.000 forint. Van ebben kettős elszámolás, helytelenül használt normatétel, meg nem történt kavicságybeágyazás és egy sor egyéb.

A sajószentpéteri területen például ténylegesen lefektettek 1350 vágány folyómétert és elszámoltak 2098-at. Eközben elszámoltak még 10.900 darabbal több aljat a ténylegesen szükségesnél. Egyszóval, summa-summárum, 8100 forint tényleges bér helyett felvettek 38.984 forintot. Vagy, érkezett hozzájuk 160 mázsa égetett mész — és ebből ők oltottak 231 mázsát (!) 235 köbméter víz szállítását is felhasználva.

Lehetne az ilyen eseteket 8—10 oldalon sorolni. Nem tesszük. Helyette megnézzük azt, kik segítették *Borzsmait.* Itt van például *Dienes József* pályamester, építésvezetőhelyettes és *Kocsis Dénes* mérnök, másodhelyettes, valamint *Rózsahegyi Ernő,* aki nemrégiben anyagelszámolási vétségek miatt állt a bíróság előtt.

Dienes az jó cimbora. Közvetlen rokonságától tizen dolgoznak a keze alatt: mostohaapja, *Dudás István,* öccsei, *Dienes Gyula* és *Tibor,* apósa, *Dancsosi János,* sógorai, *ifj. Dancsosi János, Sándor* és *Miklós,* sógornői, *Dancsosi Erzsébet* és *Elvira.* Ilyenkor nem sokat beszél az ember, pláne, ha a bércsalások útján rokonságának is juttathat néhány ezer forintot. Persze *Dienes* nemcsak a rokonságát, magát is szereti. Épített többek között családi házat Bodrogolaszban, melyhez a téglát, deszkát, cementet, követ, no meg talpfát gerendának, egyszóval az építőanyag nagyobbik részét a MÁV-tól *„tette kölcsön"* és a MÁV autóján szállította Sajószentpéterről Bodrogolaszba. Az ilyen munkahelyet és munkatársakat való igaz, meg kell „becsülni"...

Hogy a többiek mennyire érdekeltek, azt döntse el a rendőrségi nyomozás. Egy bizonyos: nem valószínű, hogy ők egy fillért sem kaptak, mondjuk az eliopott 311 darab lepedő, 93 darab gyapjútakaró és 57 darab eltünt szalmazsák árából! Az egész *„potom"* 86.000 forintnyi érték. Ilyen mennyiséget nyom és társak nélkül nem lehet eltüntetni. Hát a nyom az meg is van. Dorozsmai *„zseniális"* trükköt csinált. Összeszabdalt néhány lepedőt, egy-két pokrócot, aztán hozzátette az építéshez kiutalt rongydarabok egy részét, annyit, hogy meg legyen az ellopott anyagok súlya, majd az egészet, mint leértékelt hulladékot eladta a MÉH-nek. Még jó, hogy mint kiváló rongygyüjtőt, nem terjesztették fel kormánykitüntetésre.

Eközben kipattant egy újabb 34.000 forintos bércsalás. *Dorozsmai* fegyelmi elé került és 5000 forint részkártérítésre kötelezték. De a vezetők megsajnálták a *„szegény"* Dorozsmait. Igy hát, nehogy megkárosodjék, gyorsan kapott két pénzjutalmat — közel 5000 forint értékben és felterjesztették soronkívüli előléptetésre. Ez aztán a dolog teteje, mondhatnánk a koronája. Mert azt ezután talán már mondani sem kell, mint kiváló munkaerő, továbbra is építésvezető maradt.

Ezekután kíséreljük meg tisztázni, hogyan lehetséges az, hogy *Dorozsmainak,* bármit is csinált a hajszála sem görbült meg és megmaradt eredeti beosztásában. Talán nincs egyetlen becsületes ember sem a *Debreceni Vasútépítőnél,* aki leleplezte volna? Van, nem is egy és hadakozott *Dorozsmai* ellen nem is egy — csak minden kísérletük kudarcba fulladt.

Sztruár Sándor revizor munkája során többízben megállapította a bűnös mulasztások és bércsalások egész sorát. Tapasztalatairól többoldalas jelentést írt és eljuttatta a vállalat igazgatójához, *Csomai Zoltánhoz.* Hozzá hasonlóan járt el *Pánczél István* és *Baga István* revizor, de minden jelentésükből — falra hányt borsó lett. Segítségért fordultak a pártszervezethez. Kiderült, hogy *Kiss Antal* párttitkár már hónapok óta követeli *Dorozsmai* leváltását, de Csomaitól ezt a választ kapta: *„Ahol dolgoznak, ott követnek el hibákat is. Nem hiszem, hogy olyan súlyosak a hibák, mint azt a látszat mutatja."*

Kiss elvtárs kérte egy ellenőrző brigád kiküldését Sajószentpéterre. A brigád elment, igazolta, sőt kibővítette az előbbi jelentéseket és — továbbra sem történt semmi.

Illetve történt, de nem *Dorozsmaival. Baga István* ellen fegyelmit indítottak és revizorból számfejtővé minősítették, majd kihelyezték a központból vidékre. Hasonló *Pánczél* elvtárs esete is. A racionalizálásnál kihelyezték anyag—számadónak Füzesabonyba. *Sztruár* ellen megindult a *„furkálás"* és kézzel-lábbal igyekeznek róla bebizonyítani, hogy összeférhetetlen, munkásellenes.

A párttitkár mindezt látva sem ijedt meg. Az egész ügyet taggyülés elé tárta és élesen bírálta *Csomai Zoltán* igazgatót, *Csutkai Jenő* főmérnököt és *Sipos Ferenc* főkönyvelőt. Az említettek visszaverték a bírálatot és valamelyikük egy feljegyzést küldött a párt Központi Ellenőrző Bizottságához — mert Kiss elvtárs *„lejáratja a vezetőket".*

E harc közben hetek teltek el. *Kiss* elvtárs éjjel-nappal dolgozott, újabb és újabb bizonyítékokat gyüjtött és az egész ügyet személyesen elmondta *Csiszér* elvtársnak, a vasúti főosztály 6/D. osztályvezetőjének. *Csiszér* elvtárs vizsgálatot ígért — és ugyanúgy, mint többiek — *nem tett semmit!*

Vajjon miért? *Hidas* elvtárs — a *Debreceni Vasútépítő* személyzeti osztályának vezetője — azt állítja, hogy *Dorozsmai* életrajzát, ténykedését ismerik a minisztériumban és személyesen is ismerik *Dorozsmait.* Ha így van (vagy talán éppen ezért?), akkor hogyan lehetséges, hogy *Dorozsmai* leváltás helyett sorozatosan jutalmakat kapott a vasúti főosztálytól és onnan rendelték el — legutóbb a vasutasnapon — soronkívüli előléptetését is?

Csomai Zoltánnak és az ügyben felelős vezetőknek talán nem szívügyük az, amiért az egész magyar nép harcol? Féltik, mentegetik a népvagyon elherdálóit? *Dorozsmai* ügye nem egyszerűen *„gazdasági kérdés",* nem pusztán sikkasztás. A Dorozsmai-banda garázdálkodása politikai ügy is. Figyelmeztetés arra, hogy súlyos hibák vannak felelős vezetőknél, de ugyanakkor magyarázat is arra, miért halad vontatottan a Központi Vezetőség határozatának végrehajtása. *Dorozsmai* és a hozzá hasonlók mentegetése *„szerecsenmosdatás"* és nem más, mint ellenállás a népjólét emelése politikájával szemben. „... *Határozottan fel kell lépni — személyre és a pártban vagy az állami szervekben betöltött funkcióra való tekintet nélkül — azok ellen, akik az új szakasz politikáját elferdítik, azzal szemben kétkulacsos magatartást tanusítanak...*" — szól a Központi Vezetőség határozata. *„A párt felemelte mutatóujját"* — írta *Nagy Imre* elvtárs a *Szabad Nép* vezércikkében. Tegyük hozzá, az a kéz, melyhez a mutatóujj tartozik, ökölbe is tud szorulni!...

Bánki Géza

Fordítsunk nagyobb figyelmet a kocsikiállításokra

A júniusi párthatározat és a kormányprogramm végrehajtása új feladatok elé állította a vasutat. A mezőgazdasági szállítások fokozódása, a darabáruforgalom növekedése kiterjesztette a szállítások területét és az eddigi nagy szállítási célpontok mellett a mellékvonalakra is több vonat indítását tette szükségessé. Bizonyítja ezt a többi között, hogy az idei őszi forgalomban naponta átlag 70 gyűjtővel többet kell kiállítani, mint tavaly ilyenkor. Az exportszállítások növekedése következtében pedig jelenleg, mintegy 800—1000 kocsival van több külföldön, mint a mult év azonos időszakában. Mindez megnehezíti a kocsikiállításokat és lemaradást okoz.

Már pedig a kocsikiállításban nem szabad lemaradnunk. Ezt éppen az új szakasz politikája, a kormányprogramm végrehajtása követeli meg. *Úgy kell tehát dolgoznunk a rendelkezésre álló kocsiparkkal, hogy minden kocsiigényt ki tudjunk elégíteni.* Ennek érdekében meg kell szüntetni a kocsikiállítások lazaságait.

Elsősorban az *előjelentések* körüli hibákat kell felszámolni, hogy ne fordulhasson elő olyan eset, amilyen nemrégiben *Kiscséri* pusztán történt. Kiscséri pusztára répához kocsikat kértek Székesfehérvárról, ugyanakkor a szomszédos *Lepsény* állomásra befutott tíz téglával rakott kocsi, amellyel kiürítés után fedezni tudták volna a kiscséri szükségletet. Az üreskocsi előjelentés elmulasztása okozta azt is, hogy *Zirc* állomás a rakodási napot megelőző este nem tudta megmondani a szállítható félnek, hogy a kért üreskocsit kiállítja-e, vagy sem. A kocsi a rakodás napján, a 12. órában megérkezett, az állomás ekkor küldött róla értesítést a félnek, az azonban ekkor már nem tudott sem fogatról, sem munkaerőről gondoskodni a kirakáshoz. Az eredmény: *egynapi meddő kocsiállás.*

Rosszul gazdálkodunk az idegen kocsikkal

A legtöbb kocsihiányt azonban mégis a vonatok feltartóztatása, állomási ácsorogtatása idézi elő. Sokezer kocsióra vész el a jelzőknél való feltartóztatások következtében. Egy jellemző eset a sok közül: október 20-án a 2062. számú, Budapest-Dunapartról indított vonat 4.30-tól 10 óráig állt Budapest-Soroksári-úti állomás jelzőjénél, mert Ferencváros nem fogadta. A Soroksári-úti állomásra 10.10 órakor érkezett meg és itt tovább ácsorgott, úgyhogy végül is 13.55 órakor „futott be" *Ferencvárosba.* Nyolc és egynegyed óra alatt tette meg tehát az alig 3 kilométeres utat.

Lelkiismeretlen, hanyag gazdálkodás folyik az idegen kocsikkal is. Ez szintén súlyos oka a kocsikiállítások elmaradásának. Nemrég például kocsikisegítést kértünk az egyik idegen vasúttól. A beérkezett vonatból néhány kocsit Szekszárd állomásra irányítottak, hogy ott exportáruval rakják meg. Az áru rendelkezésre is állt, mégsem rakták be az erre a célra idekiküldött kocsikba. Ehelyett Budapesten rakták meg azokat, az *exportáru pedig lemaradt.* A súlyos szabálytalanság mellett valutakárt is okozott az állomás népgazdaságunknak az idegen kocsik elterelésével.

Szekszárd állomáson más példa is bizonyítja a rossz kocsigazdálkodást. Ezen az állomáson szó sincs arról, hogy a kocsikat átadókönyvvel bocsássák a szállító felek rendelkezésére, azon egyszerű oknál fogva, hogy *átadókönyvet hosszú idő óta nem is vezetnek.* Így természetesen sem a kocsiállást, sem a kocsiálláspénzt nem tudják nyilvántartani és elszámolni.

A Központi Vezetőség határozatáért

Kovács István elvtárs a budapesti pártaktíván megemlítette, hogy szénbányászatunk mintegy 400.000 tonnás adóssága legnagyobb mértékben a vasútnál érezteti hatását. Mi vasutasok tudjuk, hogy a mi munkánk nagymértékben csökkentheti az e téren lévő nehézségeket.

Lehetőségeinket mérlegelve felelősségünk tudatában vállaljuk:

1. A II. félévben összesen 9000 tonna szenet takarítunk meg, egész évi megtakarításunk ezzel eléri a 17.816 tonnát, 3,385.040 forint értékben. 2. Fűtőházunk körzetében 130.000 Kw energiafogyasztás van havonta. Ennek zömét a pályatestek térvilágítása eészti fel. Brigádot alakítottunk az időbeni ki- és bekapcsolások ellenőrzésére, ami több tonna szénmegtakarítást eredményez.

Felhívással fordulunk vasutas társainkhoz, hogy a várható hidegebb időjárás ellenére se idegenkedjenek a gyengébb minőségű szenek tüzelésétől — a kétségtelenül komolyabb erőfeszítés ellenére sem — mert minden tonna megtakarítással iparunk egyéb területeinek munkáján könnyítünk.

A vasút területén többszázezer villanyizzó ég naponta. Ezeknek gazdaságos üzemeltetése számottevő megtakarítást eredményezhet. Egy Kw gondatlan energiafogyasztás egy kilogramm elveszett szenet jelent. Ne türjük a pazarlást!

A ferencvárosi fűtőház dolgozói nevében
Huszár József
ÜB-elnök

NYILT LEVÉL

a MÁV Épületszerelő és Előgyártó ÜV dolgozóihoz

Kedves elvtársak! III. negyedévi tervünket 105.4 százalékra teljesítettük. Szeptemberben 47 dolgozónk érte el a sztahanovista szintet. Vállaltuk, hogy IV. negyedévi tervünket 10 nappal előbb befejezzük. Nem szűkölködünk az eredményekben és mégsem sikerült vállalati viszonylatban a verseny élére kerülni, mert az önköltség és a rezsiköltség a megengedettnél magasabb. És ebben, elvtársak, bizony ti is hibásak vagytok.

Még az év elején megrendeltük vállalatotoknál a vízvezeték beszerelését a munkásszálláshoz. Ezt 52.000 forint költséggel júliusban elvégeztétek, de nem sok örömünk telt benne. Két hét mulva a motor leégett, nem működött. Telefonálgatás, levél, mint ahogy ilyenkor lenni szokott és négyheti huzavona után felszereltétek az új villanymotort, mely túltett az előbbin és három nap után csődöt mondott. Ujabb telefon, újabb levél, újabb négy hét víznélküliség, új motor és újabb „leégés". Azt nem tudom leírni, hogyan vélekednek dolgozóink, amikor a napi fárasztó munkából hazatérve nem tudnak tisztálkodni. Ugyanis a legközelebbi kút csak 500 méter távolságban van. Értsétek meg, elvtársak! 52.000 forint fekszik a munkában és 200 ember részére mégis vállon kell a vizet hordani.

Arról nem is beszélek, hogy az üzemi konyha és a dolgozók részére külön vízhordót kellett beállítani, ami növeli a rezsiköltséget. Valószínű — ilyen munka után — nálatok sem jobb a helyzet az önköltség alakulásánál.

Dolgozótársaitok és saját érdeketekben végre végezzétek el rendesen ezt a munkát.

Kecskés Anna
ÜB-elnök, MAV Vasútépítő ÜV, Érd.

Megkezdte működését a Budapesti Közlekedési Bíróság

A bíróság szervezetéről szóló 1954. évi II. sz. törvény értelmében október 22-én megkezdte működését a Budapesti Közlekedési Bíróság.

A bíróságban a közlekedésben jártas szakbírák mellett a közlekedési dolgozók közül kiválasztott ülnökbírák — vasutasok, gépkocsi- és villamosvezetők és más közlekedési szakemberek — is helyet foglalnak.

A „Szocialista vasútért" bírálata nyomában

Z. Burján István elvtárs, szeptember 11-én lapunk hasábjain tolmácsolta a fűzesabonyi dolgozók kívánságát: emeljék meg a kihúzóvágányt, hogy alkalmazni tudják a szovjet siktolatási módszert.

Dankó Béla elvtárs, a miskolci igazgatóság II. osztályáról arról számol be, hogy a kívánt munkát szeptember 16-án befejezték Fűzesabonyban. Ugyancsak forgalombiztos és a szovjet siktolatási módszer alkalmazására használható állapotba hozták a szerencsi, diósgyőri, miskolci személypályaudvari és salgótarjáni kihúzóvágányokat.

★

Egyik levelezőnk arról számolt be, hogy a székesfehérvári új vonatkiséró laktanyában kisebb hibák akadályozzák a dolgozók zavartalan pihenését.

Az állomásfőnök elvtárs értesítette a szerkesztőséget, hogy a jogos panaszt megvizsgálta és a hiányosságokat megszüntette.

★

Puszta II. István elvtárs panaszolta, hogy az egészsége helyreállításához szükséges gyógyszert a VSZTO nem adja meg.

Hajnal Balázs elvtárs, a vasúti főosztály 3. szakosztálya osztályvezetőjéhez került a panasz, aki *két nap alatt* elküldte a megnyugtató választ: nincs akadálya a gyógyszer beszerzésének. Örvendetes lenne, ha minden vezető ilyen *gyorsan és lelkiismeretesen* foglalkozna a dolgozók ügyével.

★

Babocsi Imre elvtárs még július 23-án panasszal fordult szerkesztőségünkhöz, hogy hat társával együtt nem kapják meg a munkaruhájukat.

Többszöri sürgetésünkre végre válaszolt a budapesti igazgatóság anyaggazdálkodási és beszerzési osztálya. Értesítette szerkesztőségünket, hogy a ruhák kiadását elrendelték.

★

Lapunk október 2-i számában közöltük *Cseh Zoltán* elvtárs levelét, amelyben a Szolnoki Járműjavító VII/a személykocsi részleg dolgozóinak nehéz munkakörülményeit tárta fel.

Kalló Imre elvtárs, a vasúti főosztály 7. szakosztály helyettes vezetője értesítette szerkesztőségünket, hogy a felújításhoz szükséges hitel biztosítására megtette az intézkedéseket és a kívánt munkálatokat még ebben az esztendőben elvégzik.

Leveleződ írják

A bürokrácia útvesztőjében

Ideje lenne, hogy a vasúti főosztály egyes dolgozói végre meglátnák az akták mögött az embert. Az átminősítésemmel kapcsolatos ügyirat július 12 óta vándorol a bürokrácia útvesztőjében. Október 20-án rászántam a szabadnapom, hogy megfejtsem a rejtélyt: miért kell egy ilyen egyszerű ügy elintézésében több mint három hónap? Nem sikerült a dolog nyitjára jönnöm. Ehhez egy szabadnap, úgylátszik kevés. Annyit azonban megtudtam, hogy *Vass* elvtársnál, az I/8 szakosztály dolgozójánál pihen az akta közel 40 napja. Talán a következő szabadnapomon sikerül kideríteném, hogy miért.

Nem is olyan régen a nyolc általánosiskolával nem rendelkező altiszteknek segédtiszti átminősítését az igazgatóságok végezték — jól és gyorsan. Miért volt szükség az ügy intézésének lelassítására, a főosztál bekapcsolódására?

Szücs Ferenc
vonatfékező, Hatvan

„Hétköznapi" látvány

A Nyugati-pályaudvar hátsó pénztáránál szorongtam, csak ennél a pénztárnál volt jegykiadás. A szomszéd ablakból világosság szűrődött ki. Benéztem. Első látásra nem akartam hinni a szememnek, hát mégegyszer benéztem. A látvány elég hétköznapi volt. Egy kartársnő krumplit hámozott és valamit főzött a villanymelegítőn. Talán paprikáskrumplit. Általában nincs ebben semmi különös. Annál különösebb azonban, hogy ez este, csúcsforgalmi időben, szolgálat közben történt egy jegypénztárban, amikor az utasok hosszú sorokban vártak a jegykiadásra.

Nem ártana, ha elvennék az étvágyát a kartársnőnek ilyen szolgálattételtől.

ifj. Billinich Antal
Landler Jenő Járműjavító

A sok iróasztal közt elvész — a munka

Az Épületfenntartási Főnökség III. pályamesteri szakasza anyaghiánnyal küzd, amióta a nyugati szertárfőnökség átvette a szakaszon lévő raktárt. Azóta nekünk nincs beleszólásunk az anyagügyekbe. *Dorzsák* Jenő elvtárs röviden elintéz bennünket olyan formán, hogy *„anyag nincs"*. Csak azt nem értjük, hogy míg a szakasz kezelésében volt a raktár, volt anyag és kezelését két ember intézte, most hogy nincs anyag, hét emberre van szükség. Az igazság kedvéért azonban azt is meg kell írnom, hogy néhanapján kapunk anyagot. A multkor csekély 55 percembe került egy WC-csésze vételezése. De kit érdekel ez? — a szertár dolgozóit, úgylátszik, nem.

Adják vissza a szertárt a szakasznak, majd mi kevesebb emberrel jobban elvégezzük ezt a feladatot.

Pálmai Gábor
vízvezetékszerelő

Fegyelmezett munka — balesetmentes vasútüzem



Ezzel a címmel nyitották meg Budapest-Ferencváros állomáson a balesetvédelmi kiállítást. A kiállítás érdekessége, hogy a látogató csoportok a helyszínen, a kiállított szemléltető anyag felhasználásával mindjárt oktatásban is részesülnek. A kiállítás, — amelyet a budapesti MÁV igazgatóság a vasút politikai osztályával közösen rendezett — rövidesen országos körútra indul. A nagy látogatottságnak örvendő kiállítás grafikai anyagát a MÁV Sajtóhivatal grafikai csoportja készítette.
(Kovács Géza felvétele)

SPORT

Öt bajnokságot szereztek a vasutas-birkózók

Régen tapasztalt sikert hozott a vasutas színeknek az idei kötöttfogású birkózóbajnokság. A nyolc súlycsoport közül ötben Lokomotív-versenyző szerezte meg a büszke bajnoki címet. De a bajnokokon kívül több szép helyezés is bizonyítja, hogy újból jó úton halad a vasutas birkózó sportélet. Lepkesúlyban Kenéz (Cegléd), légsúlyban Hódos (Debrecen), váltósúlyban Gál (Cegléd), középsúlyban Balla (Cegléd), a félnehézsúlyban Kovács Gy. (Bp. Lokomotív) nyert bajnokságot. Kurucz (Bp. Lokomotív) légsúlyban. Sipos (Debrecen) könnyűsúlyban a harmadik, Reznák (Cegléd) félnehézsúlyban a második helyen végzett.

Valamennyi bajnokunk veresség nélkül szerezte meg az első helyet. A két nagyszerű vidéki szakosztály mintaképül szolgálhat a többi szakosztálynak. A ceglédi birkózók remek eredménye Szanisztó edző lelkiismeretes, hozzáértő munkáját dicséri.

A bajnokságban elért pompás siker további jó munkára kell, hogy serkentse a vasutas birkózókat. De az eredmények köteleznek is. A bajnokoknak és helyezetteknek további szorgalmas munkájuk mellett kell időt szakítaniok arra, hogy élenjáró tapasztalataikat sporttársaiknak is átadják. Ha ez megtörténik, úgy minden bizonnyal az elkövetkező időkben újabb és újabb sikereket könyvelhet el a vasutas, s ezen keresztül az egyetemes magyar birkózósport.

Szenes István (Vasútépítő Lokomotív) nyerte az idény első műkorcsolyázó versenyét, melyre a budafoki fedettpályán került sor.

A Rákospalotai Lokomotív férfi nagypályás kézilabda-csapata bajnokságot nyert a Bp. I. osztályban.

Az ezévi országos bajnokságban kitűnően szerepelt Bp. Lokomotív vízilabda csapata a bajnoki küzdelmek befejezése után sem tért teljes pihenőre. A szakosztály két csapattal benevezett a teremkézilabda-kupa küzdelmeibe. Laki Károly edző igen helyesen választotta meg a tevékeny pihenési időszakra a kiegészítő sportágat.

Pontot vesztett a 26. forduló során a Pécsi Lokomotív NB II-es csapata. Ennek ellenére továbbra is két ponttal vezet a bajnokságban.

A Bp. Lokomotív egy férfi és egy női csapattal szerepel az országos kosárlabda-bajnokságban. A férfi együttes a negyedik, a nők csapata a tizenharmadik helyen áll.

Egy férfi és egy női csapat képviseli a vasutas színeket a Béke Kupa asztalitenisz csapatbajnokságban. A Vasútépítő Lokomotív férfi csapata az élmezőnyben, a Ceglédi Lokomotív női csapata pedig a kiesők között foglal helyet.

HIREK

— HARMINCEZER FORINT értékű lemezvágógépet kapott a Szegedi MÁV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV. Az új gép nagymértékben megkönnyíti a dolgozók munkáját, gyorsítja a termelést.

— „KIVÁLÓ DOLGOZÓ"-jelvénnyel és oklevéllel tüntettek ki 19 forgalmi és 2 kekeskedelmi dolgozót Komló állomáson, köztük Tóth István tanácstagjelöltet.

— AZ ÚJPESTI ÖSSZEKÖTŐ vasúti híd újjáépítése gyors ütemben halad. A munkában élenjár Nagy László szerelőbrigádja 200 százalékos átlagteljesítménnyel.

— JÓL SIKERÜLT MŰSOROS ESTET rendezett a BVKH szakszervezeti bizottsága. A művészi teljesítményt nyujtó BVKH-zenekart dr. Vasadi Balogh Lajos, kétszeres nívódíjas karmester vezényelte.

— DR. SZILÁGYI ERZSÉBETET, a MÁV-kórház gyermekorvosát áldozatkész, lelkiismeretes munkájáért tanácstagnak jelölték a VI. kerület dolgozói.

— NOVÁK JÁNOS ELVTÁRS, a MÁV Épületszerelő és Előgyártó ÜV fémmegmunkáló üzem kiváló dolgozója november 7-re vállalta, hogy a Keleti-pályaudvar pénztárszekrényeihez szükséges eszközös-munkákat határidő előtt két nappal elvégzi. Vállalását túlteljesítette, 100 százalékos minőségi munkával két és fél nappal előbb fejezte be a munkát.

A vasutas fiatalok életéből

— ÜNNEPÉLYES KERETEK KÖZÖTT avatták fel a hatvani pályafenntartási főnökség fiataljai az alapszervezet új zászlaját.

— A DISZ KÖZPONTI VEZETŐSÉGE vándorzászlajáért folyó versenyben Polyák Sándor csoportvezető 182 százalékos teljesítményt ért el Veszprém-külső fűtőháznál.

— A FÉMGYŰJTÉS SIKERES VÉGREHAJTÁSÁRA versenyre hívták ki a diósgyőri fűtőház fiataljai az igazgatóság összes DISZ-szervezetét.

— A MUNKA ÉRDEMREND kitüntetést kapta Vaskó Vera előmunkás, a sátoraljaújhelyi pályafenntartás dolgozója az árvízvédelemnél végzett munkájáért. A III. negyedévben brigádját sztahanovista-oklevéllel tüntették ki.

— A NOVEMBER 7-RE INDITOTT versenyben Elek Sándor tolatásvezető és brigádja Debrecen állomáson vállalta, hogy kocsimozgatási tervét 100 százalékról 105 százalékra növeli. Jelenlegi eredményük 111 százalék.

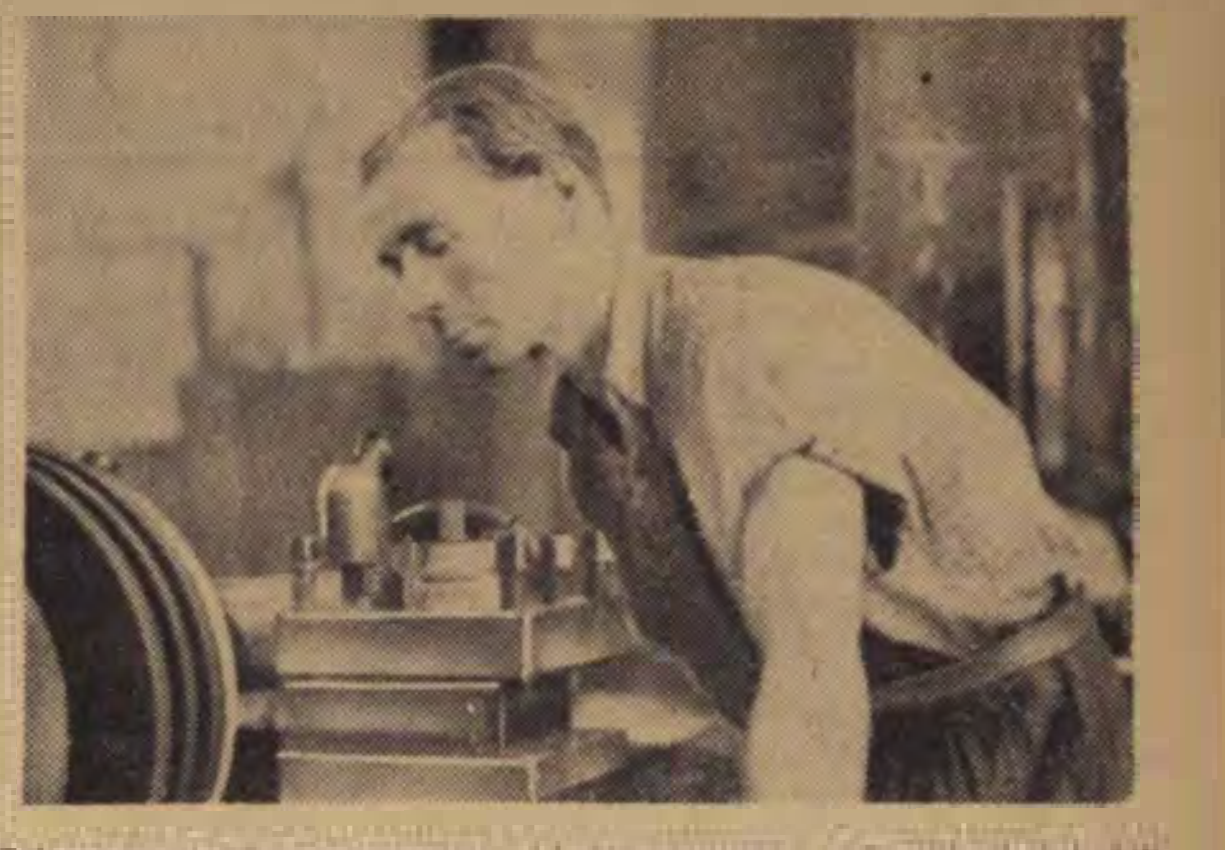
SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 93 sz. — Telefon: 228—995 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 45. SZÁM | ÁRA 40 FILLÉR | 1954 NOVEMBER 6.



[illegible] müjavitó esztergályosa, már augusztusban befejezte ötéves tervét, November 7 tiszteletére átlagos teljesítménye 138 százalék.

NOVEMBER 7

Harminchét esztendeje, hogy az *„Aurora”* sortüze a *Néva* partján egy új korszak hajnalhasadását jelezte. Harminchét éve, hogy a bolsevik párt vezette orosz proletáriátus a világ egyhatodán kezébe vette a hatalmat s ezzel új korszakot nyitott az emberiség történetében.

1917 november 7 az egész világ proletariatusának, köztük a magyar proletáriátusnak is új hitet és reményt adott a zsarnoki önkény elleni harcához. A szovjethatalom erősödése, gazdasági és politikai sikerei hamarosan bejárták az egész világot, s amikor a náci vandalizmus világhódító útjára indult, Lenin és Sztálin vöröscsillagos katonái parancsoltak *megállj*t a hitleri hordáknak és saját barlangjában semmisítették meg az emberiség legveszedelmesebb ellenségét.

A magyar dolgozó népnek is a Vörös Hadsereg hozta el az évszázadok óta óhajtott szabadságot. 1917 november 7-e nélkül nem következhetett volna be a magyar 1945 április 4. A felszabadító iránt érzett hála és szeretet ezen a napon a magyar vasutasság részéről is fokozottabban száll a Szovjetunió dicső pártja és harcos dolgozó népe felé. A már hetek óta folyó munkaverseny során kimagasló teljesítmények születtek az ünnep tiszteletére, melyek betetőzése a forradalmi műszak eredményei. Dombóvár állomás és fűtőház dolgozói a versenyszakasz során az 1979. számú vonatot mindennap túlsúllyal továbbították. Rákosrendezőn *Iványi József* és brigádja 1240 kocsi leguritásával 110 százalékos teljesítményt ért el.

Ez az évenként megismétlődő versenymozgalom vasútunkon az őszi csúcsforgalom minden évben fokozott feladatot jelentő időszakára esik, de soha olyan nemes cél nem vezette vasutasságunkat, mint most. Az új kormányprogramm, amelynek középpontjában a dolgozó ember áll, mindannyiunktól fokozottabb felelősséget, a termelékenység emelését, az önköltség csökkentését, minőségi munkát kíván. A sátoraljaújhelyi VIII. pályamesteri szakaszon *Vaskó Veronika* előmunkás sztahanovista ifibrigádja a forradalmi műszakban minőségi munka mellett 136 százalékos teljesítménnyel dolgozott.

A feladatok végrehajtása azonban nem folyik a kívánt mértékben. Ismerjük nehézségeinket, amelyek akadályozzák e feladatok maradéktalan végrehajtását: rossz minőségű és nem megfelelő mennyiségű szenet kapunk. A hétvégi kocsiberakásoknál mutatkozó lemaradások kerékkötői kitűzött célunk elérésének. Nem mondhatjuk kielégítőnek a vasút területén lévő bizonylati és munkafegyelmet. A vonatkésések miatt naponta esik csorba a vasutas becsületen. Sokan vannak közöttünk, akik a népvagyonnak nem szilárd őrei, hanem elherdálói. De biztató erő és remény számunkra, hogy ezeknek a száma egyre kevesebb és a nagy célért versenyre kelt dolgozóink nép- és ügyszeretete mindinkább tarthatatlanná teszi ezek számára a sorainkban maradást.

A forradalmi műszak eredményei, vasutas dolgozóink egyre tömörebb felzárkózása pártunk és kormányunk mögé záloga annak, hogy megnövekedett feladatainknak becsülettel eleget fogunk tenni. Dolgozóink túlnyomó többségének tudatában él, hogy a vasúti szállítás kiegészítője a népgazdaság egészének, s e munka jobb és gondosabb elvégzése közvetlenül kihat a vasutasság életkörülményei javulására is.

A november 7-re tett versenyvállalások teljesitése után sem lanyhulhat és nem is lanyhul a versenyláz. Uj célokért, új, nagy ünnep tiszteletére, a tanácsválasztások napjára tett vállalások sikeréért szállunk síkra. Annál is fontosabb e versenyszakasz feladatainak teljesítése és túlteljesítése, mert a közelgő tél ismét nagy megpróbáltatások elé állítja a vasutat. Ugy kell dolgoznunk, hogy minden szállításra felkínált árut maradéktalanul rendeltetési helyére továbbítsunk, hogy a téli forgalom idején adósság nélkül tehessünk eleget kötelességünknek. Az elmult tél tapasztalatain okulva már a nyár folyamán hozzáfogtunk a téli előkészületekhez, de meg kell mondanunk, még sok feladat vár ránk e téren. Esetenként már most is akadályozza forgalmunk gyorsaságát és biztonságát a vasút egyik legnagyobb ellensége, a köd.

Nagy feladatainknak csak felelősségteljes munkával, egymás segítésével és szoros együttműködéssel tudunk eleget tenni. A vasutasság eddigi helytállása biztosíték arra, hogy minden nehézséget leküzdve teljesítjük a reánk háruló feladatokat. Erre kötelez bennünket október szelleme, erre buzdít bennünket pártunk és kormányzatunk népjólét emelését célzó politikája.

ÚJ ÉLÜZEMEINK

A harmadik negyedévben 29 vasúti szolgálati hely teljesítette, illetve teljesítette túl az élüzem-feltételeket.

A közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének Központi Vezetősége a harmadik negyedévi terv teljesítéséért indított szocialista munkaversenyben elért eredményeik elismeréséül vándorzászlóval tüntette ki és pénzjutalomban részesítette a következő szolgálati helyeket:

Szeged állomást, a szolnoki és miskolci fűtőházat, a miskolci járműjavítót, a Landler Műveket, a ferencvárosi és terézvárosi pályafenntartási főnökségeket, a Budapesti Vasútépítőt, a Távközlő- és Biztosítóberendezések Központi Ellenőrzését.

A harmadik negyedévben az élüzem címet és az ezzel járó pénzjutalmat az alábbi szolgálati helyek nyerték el:

Tatabánya-Felső és Debrecen-vásártér állomás, a szolnoki és szombathelyi járműjavító, a Budapest-Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség, a Budapesti Elővárosi Vasút cinkotai és csepeli vontatási üzemfőnöksége, a kisújszállási, a hatvani és a győri pályafenntartási főnökség, a MÁV Építési Géptelep, a debreceni műhelyi szertár, a miskolci műhelyi osztószertár, a pécsi szakszertár, s a szombathelyi szertár. A debreceni és komlói rakodási főnökség, a pécsi TBKE.

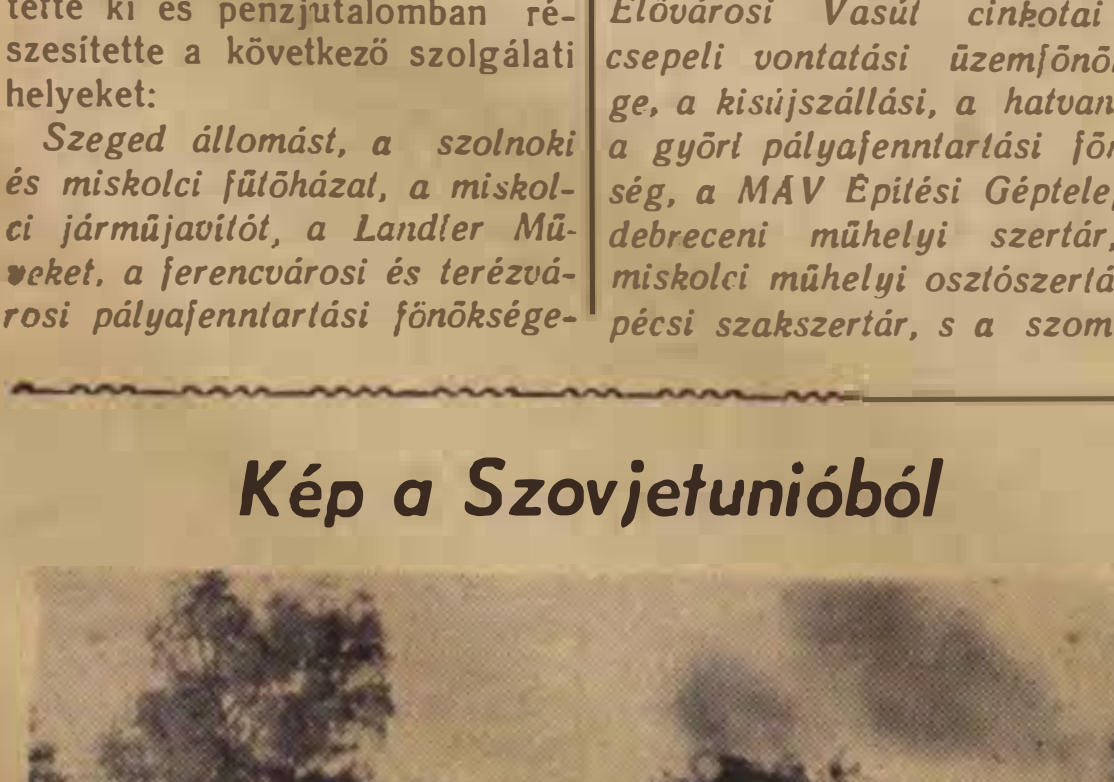
Vezérigazgatói elismerésben és pénzjutalomban részesültek *Pusztamonostor állomás és a Szeged-Rókusi Szertár.*

★

Az élüzemek mellett számos olyan szolgálati helyünk van, amelyek az élüzem-tényezők közül jónéhány szintet elértek, de a többi tényezőnél is teljesítették vagy túlteljesítették tervüket. Sajnos, akadnak olyan szolgálati helyek is, amelyek még a tervteljesítéssel is rosszul állnak. Igy a forgalmi szakszolgálatnál komoly kifogás merül fel *Filatorigát* állomás munkája ellen. Ez az állomás nagy kocsiforgalma miatt igen fontos szolgálati hely, de ennek a fontosságának nyilván nincs tudatában, mert *szolgálati vezetői, üzemi szervei nem foglalkoznak eléggé a munkaversennyel, nem mozgósítják a dolgozókat a sztahanovista szintek elérésére.* Ez az oka, hogy a harmadik negyedévben lemaradtak a tervteljesítéssel.

A vontatási szolgálatnál a súlyponti fűtőházak közül *Szeged* lemaradása szembetűnő. Szeged fűtőház a harmadik negyedévben nem teljesítette sem kilométertervét, sem átlagos terhelési tervét, a javítási költségeket pedig túllépte. A *tapolcai* fűtőház ugyanebben a három tényezőben maradt le, *Pécs* sem érte el a kivánt szintet a kilométertervnél és kocsijavítási tervét sem teljesítette.

Kép a Szovjetunióból



A délnyugati vasútvonal egyik pályarészlete. (M. Ozerszkij felv.)

A FORRADALMI MŰSZAK eredményeiből ☆

Miskolc a forradalmi műszakban is helytállt

(Tudósítónktól.) Miskolc csomópont dolgozói csakúgy, mint a multbani nagy versenyszakaszok alkalmával, a mostani forradalmi műszak alatt is helytálltak.

A személypályaudvaron kiemelkedik a kocsitartózkodási terv 104, a kocsimozgatási terv 106 százalékos teljesítése. A személyvonatok menetrendszerinti inditási tervét 119 százalékra emelték. *Nagy Károly* forgalmi szolgálattevő a menetrendszerinti közlekedés biztosításával, *Barta Mihály* sztahanovista gurításvezető és brigádja pedig a gurítási terv 110 százalékos teljesítésével a műszak legjobb dolgozói voltak.

A fűtőháznál *Simon Bálint* segédkezelő és *Karsai Imre* fűtő 500 tonna túlsúly továbbításával 141, *Sárosi Béla* mozdonyvezető és *K. Kovács Károly* fűtő pedig 800 tonna túlsúly továbbításával az átlagos terhelést 157 százalékra teljesítették.

A miskolciak a forradalmi műszak lendületével megállás nélkül arra törekszenek, hogy a tanácsválasztásokra még jobb eredményeket érjenek el és minél hatékonyabban járuljanak hozzá az őszi forgalom sikeréhez.

Nem várnak hiába a váltókeresztezésekre

(Tudósítónktól.) A *Felépítményi Vasanyagjavító* ÜV budapesti központjától szinte naponta sürgetik a váltókeresztezéseket. A vállalat keresztezésszerelő műhelyében a forradalmi héten a *Szenczi* villanyhegesztőbrigád párosversenyre hívta a *Gál*-brigádot és 189 százalékos teljesítményt ért el. A *Gál-brigád sem hagyta magát és 210 százalékos eredményével túlszárnyalta versenytársa teljesítményét.* A *Kiss* lakatosbrigád 167 százalékos teljesítménnyel segítette elő a váltókeresztezések gyors elkészítését.

A felépítményi műhelyben *Nagy Endre Zoltán* ifi-brigádja 178, *Nagy László* ifi-brigádja pedig 175 százalékos eredményt ért el.

Túlszárnyalták vállalásaikat

Bánréve állomás dolgozói napról napra fokozták munkalempójukat a november 7-i vállalások teljesítése érdekében. Mire elérkezett a forradalmi műszak, vállalásaikat már teljesítették úgy, hogy a műszak alatt minden erejüket a túlteljesítésre fordíthatták. Ennek következtében kiemelkedő eredmények születtek az állomáson. Kocsitartózkodási tervüket 106, kocsimozgatási tervüket 127, a terhelést 108, a vonatforgalmi tervet 105 százalékra teljesítették.

Révai István forgalmi szolgálattevő és brigádja terhelési tervének 128, vonatforgalmi tervének 107, kocsimozgatási tervének 136 százalékos teljesítésével tünt ki.

Napi 11 kocsival többet javított a ferencvárosi fiókműhely

Nem lepődtek meg a ferencvárosi fűtőház dolgozói, amikor hétfőn reggel azt olvasták a *Szabad Nép*-ben, hogy országszerte megkezdődött a forradalmi műszak, hiszen természetesnek találták, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére külön versenyműszak indult. Annál jobban csodálkoztak azon, hogy *náluk nem szervezték meg a forradalmi műszakot.* Az üzemi bizottság elmulasztotta a mozgósítást. *Huszár József* üzemi bizottsági elnök másirányú elfoglaltsága miatt *Sárvári József* termelési felelősre bízta a műszak szervezését, ő azonban nem gondoskodott erről.

A fűtőháznál így csak szerdán indult meg a forradalmi hét versenye. Ettől kezdve azonban több jó eredmény született. *Jakab Gyula* mozdonybrigádja a 424.143 számú géppel 17 tonna szenet takarított meg. A brigád tíz túlsúlyos vonatot *átlag 25 százalékos többterheléssel* továbbított. *Golyán István* hegesztő sztahanovista szintet vállalt és 201 százalékos átlagteljesítményt ért el. *Kollár István* hegesztő ugyancsak ilyen vállalás mellett 191 százalékot ért el. A kocsijavító fiókműhely *a műszak minden napján 11 teherkocsival többet javított meg, mint a műszakot megelőző időben.*

Fiatalok az élen a Landler-művekben

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV*-ben a forradalmi műszak alatt a fiatalok jártak az élen a felajánlások teljesítésében. Igy *Nagyistván Béla* kazánkovács brigádja vállalta, hogy a forradalmi műszak hetében terven felül elkészíti a 411.295 számú mozdony kazánjának tűzszekrényét. A nagy munkalendülettel dolgozó fiatalok *két nappal a határidő előtt*, már csütörtökön valóra váltották fogadalmukat. Pénteken reggel munkakezdés előtt újabb felajánlást tettek: vállalták, hogy a 424.030-as számú, futójavítás alatt lévő mozdony kazánját november 9 helyett, már 6-án befejezik. Ezt a felajánlásukat is sikerrel teljesitették.

Így dolgozik a jó mozdonybrigád

(Tudósítónktól) Budapest-*Keleti fűtőház* létszámába tartozó *Palásti Sándor* mozdonyvezető *fűtőivel, Ferke Pállal* és *Néder Károllyal* a 9710. számú késett munkásvonatot továbbította. *„Szégyen lenne, ha a forradalmi műszakban késne a vonatunk”* — jegyezte meg útközben *Néder* elvtárs. *„Dehogy késik. Hát mire való a rövid menetidő”* — válaszolta *Palásti* elvtárs.

A brigád tagjai hozzáláttak a munkához és *vonatukat 30 perces rövid menetidővel menetrend szerint továbbították.* Visszaútban a 9525/II számú vonattal Ózd és Miskolc között az egylapátos tüzelési módszerrel *26 mázsa szenet takarítottak meg.*

Már az ünnepi műszak negyedik napján teljesítették november 7-i vállalásukat

A forradalmi hét negyedik napján örömhírt röpített szét a hangosanbeszélő az *Északi Járműjavítóban.* Közölte, hogy *az üzem november 7-re tett vállalását 104 százalékra teljesítette.* A IV. negyedévre terven felül vállalt 870.556 forint értékű munkának ez 43 százalékos teljesítését jelenti eddig az időpontig. Az anyagtakarékossági felajánlás teljesítése november 7-re 106 százalék, a negyedik negyedre pedig ezideig 34 százalék. A többi között eleget tettek még a következő november 7-i vállalásoknak:

10 darab gazdasági vasút export vontaómozdonyt *öt nappal a határidő előtt* készítettek el és minőségileg kifogástalan állapotban adtak át. A gőzmozdonyosztály kazánkovácsai 191.977 forintot takarítottak meg gazdaságos anyagfelhasználással. A XII. osztályon dolgozó *Szegedi* kárpitosbrigád megtakarítása 11.110 forint, 160 százalékos átlagteljesítmény mellett. Kívülük is nagyon sok dolgozó ért el kiváló eredményt.

Kifogástalan minőségű munkával ünnepeltek a győri pályafenntartási dolgozók

A győri pályafenntartási főnökség dolgozói nemcsak annak örültek az elmult napokban, hogy megszerezték az élüzem címet, hanem annak is, hogy a forradalmi műszak alatt jó eredményeket értek el. Valamennyi szakaszon kifogástalan minőségű munkát végeztek ezen a héten. Legjobban dolgozott a XX. pályamesteri szakaszon *Besze András* brigádja, amely Hegyeshalom állomáson talpfacserénél és vágányszabályozásnál 136 százalékos teljesítményt ért el.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ★

MEGJEGYZÉSEK A BUDAPESTI POLITIKAI OSZTÁLY AKTÍVAÉRTEKEZLETÉHEZ

A Központi Vezetőség október 3-i határozata kiemelkedő jelentőségű pártunk feladatainak meghatározásában. A határozat megjelenése óta a vasúton is a kommunisták ezrei vitatják aktívaértekezleteken és taggyűléseken a határozatból rájukváró feladatokat.

A budapesti igazgatósághoz tartozó kommunisták szerdán tartották aktívaértekezletüket a *„Pierre Semard"* Kultúrotthonban. A tanácskozás elősegítette, hogy a kommunisták világosabban lássák munkájuk összefüggését a Központi Vezetőség határozata végrehajtásáért folyó harccal, felelősségüket az őszi és téli forgalom lebonyolításának sikerességében.

A politikai osztály beszámolójának egyik legfőbb erénye volt, hogy helyesen tisztázott néhány fontos elvi és politikai kérdést, határozottan állást foglalt az új szakasz politikája mellett. A beszámolót követő vita értékét a felszólalók őszintesége, a vasúti munka hibáit feltáró bátor bíráló hang emelte. Érződött minden felszólaláson a felelősségérzet a hibákért: a vonatkésésekért, ácsorgásokért, pazarlásért, az emberekről való gondoskodás hiányosságaiért.

Mégsem mondhatjuk azt, hogy az aktívaértekezlet maradéktalanul betöltötte feladatát. A beszámoló és a felszólalók többsége nem ment túl a hibák és elsősorban a vasúti munka fogyatékosságainak feltárásán és az ezzel kapcsolatos javaslatokon. A tanácskozás legtöbbször inkább termelési értekezlethez, mint kommunista aktívához hasonlított. Helyes volt, hogy feltárták a vasúti munka gyengeségeit, hisz enélkül nem lehetett volna eredményes az aktíva — a baj azonban abból fakadt, hogy nem keresték a hibák okait, kevés szó volt a pártszervezetek és a kommunisták munkájának fogyatékosságairól, különösen a párt nevelőmunkájáról.

Több felszólaló is felvetette, hogy hasonló, sőt az itt felsorolt hibákról is volt már egyszer szó kommunista tanácskozáson és mégsincs javulás a munkában. Ez igaz. Azért nem volt javulás, mert sem azokon, sem a mostani értekezleten nem mutattak rá határozottan a nehézségek fő okára: ellenállás, megnemértés van az új szakasz politikájával szemben. Az ellenállás sokszor nem tudatos, de káros következményeit mégsem lehet szó nélkül hagyni. Igaza volt *Fehérvári Józsefnek* (Budapest—Soroksári-úti állomás), aki azt mondotta: *vagy nem értik a gazdasági vezetők az új politikát, vagy tehetetlenek, mert megkötötték a kezüket.* Számos felszólalás is bizonyította ezt. *Porkoláb* elvtárs, Tatabánya-felső állomásfőnöke például már nem egyszer javasolta, hogy állítsák munkába az ő gurítódombjukat, mert az csökkentené a ferencvárosi csomópontnál mutatkozó torlódásokat. *Magyar* elvtárs, Ferencváros állomás párttitkára, helyeselte ezt és elmondott még számos jó, de meg nem valósított javaslatot. Ezeket a példákat lehetne még sorolni, de tanulsága nem változna: érthetetlenségből vagy hanyagságból nyomtalan szavak maradnak a jó javaslatok!

De ez nemcsak a gazdasági vezetők hibája, ez a politikai munka gyengesége is, a nem kellő éreillyel folytatott harc a Központi Vezetőség határozatáért. Erről nemigen beszélt *Benkovics* elvtárs, mint ahogy kevés szó volt a politikai tömegmunkáról, az agitációról és a propagandamunkáról is a beszámolóban és a hozzászólásokban. Hiányzott az ezzel kapcsolatos őszinte, mély önkritika. Ennek adott hangot *Fehérvári* elvtárs is: *igaz az, hogy ha nem jó az állomáson a munka, akkor nem dolgozik jól a pártszervezet sem. De ez áll a politikai osztályra is! Az igazgatóság munkájának fogyatékosságai a politikai osztály hibáit is tükrözik.*

Nagyon találó volt *Kiss József* elvtárs, (budapesti igazgatóság IV. osztályának vezetője) példája, aki azt mondotta a sokat és szépen beszélő, de keveset tevő párttitkárról: *olyan, mint az útjelző tábla. Mutatja az utat, de ő maga egyhelyben áll.* Egy kicsit ilyen volt ez az aktívaértekezlet is — mutatta az utat, feltárta a hibákat, de alig-alig lépett előre. Éppen a Központi Vezetőség ülése adta példáját annak, hogy nem szabad megállni a hibák feltárásánál, hogy szenvedélyesen kellett volna követelni a hanyagok, az ellenállók felelősségrevonását. És ezen továbbmenve többet kellett volna beszélni a pártonbelüli meggyőző munkáról is. Nem elszigetelt jelenség az, melyről Szolnok állomás párttitkára szólt: *pártvezetőségi tagoknál is előfordul, hogy nem értik a kormányprogramm politikáját és azt „parasztpolitikának" tekintik.* Emellett nem lehet szó nélkül elmenni. Lehet-e nagyobb akadálya a pártmunkának és a termelésre mozgósításnak, mint az, ha a párt funkcionáriusai maguk sem értik az új szakasz politikáját? Az aktívának sokkal élesebben és őszintébben kellett volna feltárnia, hol vannak még ilyen hibák, hasonló nézetek, hogyan lehet és kell ellenük harcolni.

A pártaktívának ez volt a másik komoly hibája. Nem beszéltek arról eleget, hogy több gondot, több időt, több fáradságot kell fordítani a kommunisták nevelésére, mely záloga a Központi Vezetőség határozata megvalósításának. Enélkül nem vihetjük győzelemre az új szakasz politikáját, enélkül nem válhatnak az aktívaértekezletek erőteljes mozgósító erővé, melyek új tettekre, új munkagyőzelmekre, a hibák kijavítására serkentenek.

Az aktívaértekezlet hibáit sokban enyhítette *Benkovics* elvtárs zárszava, amelyben összefoglalta a tanácskozás tanulságait, beszélt a politikai osztály munkájának fogyatékosságairól, bírálta a vasút politikai főosztályt és számos útmutatást nyujtott az aktíva részvevőinek.

Gazdasági kisvasutak az őszi forgalomban

Békéscsaba városképéhez úgy hozzátartozik a főutcán pöfögő kisvasút, mint Budapestéhez a kék autobusz. És a csabaiak, de még inkább a tanyavilág, az állami gazdaságok és a tsz-ek dolgozó parasztjai már régóta nem kedves játékvasútnak tekintik a gazdasági vasutat. Tisztában vannak fontosságával, örülnek fejlődésének, amelyre különösen a kormányprogramm óta nagy gondot fordít kormányzatunk.

★

A fejlődésről jegyezzünk fel előljáróban néhány adatot. A *Békéscsabai Gazdasági Vasutak* vonalainak hossza összesen 480 kilométer. Csak az utóbbi két évben 11 községet, illetve települést kapcsolt be a vasúti közlekedésbe. Azelőtt csak a gyulai vonalon volt személyszállítás, a kormányprogramm óta valamennyi vonalon személykocsik is közlekednek. Bővült a kocsipark, bár a személykocsik száma még nem elegendő, a megnövekedett forgalom legalább 10 új személykocsit követelne. Növekedett a jól bevált Diesel-motoros mozdonyok száma, úgy hogy az idei őszi forgalom mintegy 70 százalékát már motoros vontatással tudták lebonyolítani.

★

Az őszi forgalom nagy feladatok elé állította a gazdasági vasutat is. És állapítsuk meg: a kisvasút eddig megfelelt a követelményeknek. Öt nagy állami gazdasággal, három termelőszövetkezettel, négy földművesszövetkezettel áll komplexbrigád-szerződésben. Most a legfontosabb a cukorrépa szállítása. A mezőhegyesi cukorgyár szükségletét mintegy 60 százalékban a kisvasút szállítja. A gazdasági kisvasút általában élő, közvetlen kapcsolatban áll a szállítható felekkel, igyekszik minél jobban hasznára válni a mezőgazdaságnak. Most a cukorrépaszállítás csúcsán például úgynevezett *„repülővágányokat"* vezettek be a répaföldekre. Azonban feltétlenül jobb kapcsolatot kell teremteni a mezőhegyesi állami gazdasággal, mert a gazdaság nem használja ki eléggé a kisvasutat. Nem egészen zökkenőmentes az együttműködés a nagyvasúttal sem, különösen az átrakásoknál. Szeghalmon például a MÁV-átrakáshoz a rakodási főnökség a szegedi igazgatóság közbelépésére sem adott több munkaerőt, így az átrakás lassú.

★

A menetrendszerinti teherforgalmat az idei őszi forgalomban tovább javította a gazdasági kisvasút, sőt a cukorrépaszállításoknál 100 százalékig meg is valósította. A cukorgyár tervszerű termelése a kisvasúttól is megköveteli a tervszerinti, grafikonos szállítást. A menetrendszerinti közlekedést azonban nem egyszer akadályozzák a balesetek, mert a régi, elhasznált felépítmények nem eléggé üzembiztosak. Ez akadályozza a nehézsúlyú mozgalom továbbfejlődését is, amely pedig szép eredményekkel biztatott. Nem ritkaság a 200—250 tonna súlyú vonat.

Két vasutas tanácstagjelölt

Hatvanban a vasutas dolgozók munkájának elismerését jelenti, hogy a november 28-i tanácsválasztásra két vasutas tanácstagjelöltje van a lakosságnak.

CZÁK JÁNOS elvtárs, jegyvizsgáló élete eddig is a szolgálat és a tanácstagi munka között oszlott meg, mert jelenleg is tanácstag, tevékeny részese a VB munkájának s dolgozótársai bizalmából ismét tanácstag-jelölt. Mostani jelöltségéről így beszél:

— Az új tanácstörvény szerint kerületenként történik a tanácstagok megválasztása. A választókerületek lakói most olyan dolgozókat jelölnek, akiket jól ismernek, akik maguk is ismerik választóikat, a kerület megoldásra váró problémáit. Ez megnöveli felelősségünket és még fokozottabb munkára ösztönöz. Magam ős-hatvani vagyok, itt születtem 42 évvel ezelőtt. A multban is ismerlem a lakosság gondját, baját, most is részese vagyok örömének, bánatának. Uj-Hatvanban lakom, főleg ennek a városrésznek dolgait intéztem eddig, s ha méltónak találnak a megválasztásra, a jövőben arra törekszem, hogy még közvetlenebbé váljon köztünk a kapcsolat. Nem dicsekvésképpen mondom: eddig sem volt eredménytelen a munkám. Annakidején a VB elé vittem a traktorutcaiak kívánságát: vezessék be hozzájuk a villanyt. Az utca egy részében már ég is a villany, tavaszra pedig az egész utcában égni fog. A kenyér minőségének megjavítását, a fűszerüzletek áruellátásának jobbátételét, a tüzelőelosztás ellenőrzését is szivügyemnek tekintettem. A húsellátás megjavítása is tervemben szerepel. Most azzal bízott meg a VB, hogy készítsem elő egy *Tüzép-telep* felállítását és a lakosság régi kívánságának megfelelően *cukrászda* létesítését. A cukrászda elhelyezésére már sikerült helyiséget találni, a Tüzép-telepünk is nemsokára megnyílik.

Amikor idáig érünk a beszélgetésben, belép *Tellér Sándor* elvtárs oktatótiszt, ugyancsak új-hatvani lakos és elpanaszolja, hogy a Tompa- és a Szapári-utcában rosszul folyik a szemétkihordás. *Czák* elvtárs feljegyzi a panaszt, hogyha bemegy a tanácsházára, intézkedhessen.

Uj-Hatvannak sok egyénileg gazdálkodó lakosa is van. Az ő támogatásukat különösen fontosnak tartja *Czák* elvtárs a munkás-paraszt szövetség erősítése érdekében.

— Azért is jó a mostani területi választási rendszer — fejezi be mondanivalóját — mert nem aprózódik el a tanácstag tevékenysége. Bevallom, sokszor estem abba a hibába, hogy több munkát vállaltam, mint amennyit el tudtam végezni. Most összpontosítottabb, alaposabb munkát végezhetek. Öröm lesz ez a munka, hiszen a dolgozók jóléténem emeléséért indulunk harcba.

FELFÖLDI ISTVÁN elvtárs, az állomási pártszervezet titkára, a másik tanácstagjelölt ugyancsak a jegyvizsgálók közül került ki. Előtte sem ismeretlen a tanács munkája, hiszen mint társadalmi ellenőr eddig is résztvett a fűszerüzletek és a húsboltok ellenőrzésében.

— Bizony sokat kell meg dolgoznunk, hogy a Központi Vezetőség határozata értelmében megvalósíthassuk kormányunk programmját. A vasutasok ellátása is javításra szorul. Nálunk nagy az utazószemélyzet létszáma. Az állomás közelében nincs olyan üzlet, amely hiánytalanul el tudná látni dolgozóinkat útravaló élelemmel. Az *Utasellátó* is többet tehetne ennek érdekében. Mint tanácstagnak, első dolgom lesz kezembe venni ezt az ügyet, hogy megjavuljon utazó dolgozóink ellátása.

BRIGÁDMUNKÁBAN



A Budapest-Nyugati pályaudvari kereskedelmi főnökség dolgozói: Major Pál, sztahanovista brigádvezető, (könyvvel) és társai: Hajdú József, Rakó István és Nagy József jó együttműködéssel, figyelmes munkával kerülik el, hogy a darabárukat elválasszák a számadásoktól.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Pányin elvtárs levele a pécsi fűtőház dolgozóihoz



A Moszkva—Rjazani vonal Moszkva-rendezőpályaudvari fűtőházának dolgozóihoz a közelmultban levelet irt *Arató Ferenc* főmozdonyvezető, a szocialista munka hőse, *Rechard Jenő* műhelyfőnök és *Hoffer Mátyásné* takarítónő. A bensőséges hangú levélre *Iván Fjodorovics Pányin*, a szocialista munka hőse válaszolt. Levelében — többek között — ezeket írja:

A Szovjetunió vasutasai, műhelyünk dolgozói — ahol én is felnőttem és ma is dolgozom — nagy eredményekkel ünneplik a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulóját. A munkacsapatok versenyében a vezetésem alatt álló brigád érte el az első helyet. Fűtőházunk mozdonyvezetői vállalták: a télen a nyári vonatforgalmi menetrendábra szerint fognak dolgozni.

Hazánk valamennyi vasutasa szocialista versenybe lép a nagy évforduló alkalmából. A vasúti szállítás élenjáró dolgozóinak a Kremlben történt tanácskozásán kiadott felhivására fűtőházunk legjobb mozdonyvezetői: Sz. Sz. Smanyov, V. G. Blazsenov, I. I. Fjedotov, Sz. N. Nyikitin, E. A. Csekalin és mások bekapcsolódtak abba a tömegmozgalomba, amely a közbeeső állomásokon a vízvételezés nélküli mozdonyvezetést tűzte ki célul.

A küszöbön álló ünnep alkalmából teljes szivünkből köszöntjük Önöket kedves magyar Elvtársaink és Barátaink. Kivánjuk, hogy újabb eredményeket érjenek el munkájukban és magánéletükben, mindpedig a világbékéért vivott harcban.

NÉMET DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG

200.000 kilométer főjavítás nélkül



A „Fahrt Frei" október 12-i számában olvastuk: A lunyini módszer alkalmazásával az egyik lipcsei mozdonybrigád ez év szeptember 29-ig 200.000 kilométer távolságot futott be gépével főjavítás nélkül. A brigád 691 tonna szenet és a javítás nélküli futás révén 20.000 márkát takarított meg.

A brigád 1500 márka, a javítóműhely szerelői pedig, akik a mozdonyt legutoljára javították 500 márka jutalmat kaptak.

JAPÁN

Japán vasúti komphajó szerencsétlensége

A japán távirati iroda közli, hogy a *„Doya Maru"* nevű japán vasúti komphajó az elmult napokban tájfunba került. A komphajó fedélzetén három gyorsvonatot szállított 1127 utassal. A borzalmas erejű tájfun felborította a komphajót. Az utasok közül csupán 163 személyt sikerült megmenteni.

INDIA

A secunderabadi vasutasok gyásznapja



Az indiai Nemzeti Mazdoor Vasutasszakszervezet secunderabadi csoportja „gyásznapot" rendezett, tiltakozásul a vasúti hatóságok érzéketlenségével szemben, amellyel a vasutasok kívánságai iránt viseltetnek. A vasutasok Secunderabad utcáin fekete jelvénnyel, fekete lobogók és zászlók alatt vonultak fel a Lalagunda javítóműhelytől a szakszervezeti székházhoz, ahol gyűlést tartottak.

A gyűlésen határozati javaslatot fogadtak el, amelyben leszögezték, hogy a hatóságok vizsgálják felül magatartásukat, mert csak igy tudják megnyerni a dolgozók bizalmát.

A békekölcsön-brigád

Kétségtelen, hogy nem mindennapi ötlet volt a „békekölcsön-brigád" megalakítása. Többen meg is mosolyogták a soproni fűtőházban Sebestyén Lajos, Turi Vince és Horváth Árpád mozdonyvezetőket, amikor az Első Békekölcsön jegyzésénél elhatározták, hogy egybeteszik kötvényeiket és ha bármelyiket kisorsolják, osztozkodnak a nyereményen.

Nos, az események, jobbanmondva a kötvényhúzások igazolták a brigád várakozását. Az eddigi sorsolások közül mindössze kettő nem hozott nyereményt számukra. Tavaly azonban mégis csaknem felbomlott a brigád. Az egyik húzáson ugyanis ezer forinttal sorsolták ki azt a kötvényt, amely eredetileg Horváth elvtársé lett volna. Az osztozkodásnál nem is volt baj, utána azonban Horváth elvtárs kijelentette, hogy kilép a brigádból. Az ezer forint mégiscsak jobb lett volna egészben — mondotta ő is, de még inkább a felesége. Igy történt, hogy most, a Második Békekölcsön ötödik sorsolásán már csak a brigád két tagjának, Sebestyén és Turi elvtársnak kellett osztozkodni a nyereményen. Márpedig ezúttal igazán szélesen mosolygott rájuk a szerencse: 50.000 forintot nyertek.

— A 161-es gyorstehervonatot vittem Győrbe — beszéli el a boldog élményt Sebestyén elvtárs. — A vonalon már elterjedt a hire, hogy a soproni fűtőház békekölcsön-brigádja 50.000 forintot nyert. Csak én nem tudtam még róla. Győrött azután örömmel, de nehogy nagyon a szivemre vegyem a dolgot, egy kis „szépitéssel" közölték, hogy 5000 forintot nyertünk. Mire hazaértem Sopronba, már 25.000-re növekedett a nyeremény, legalább is az állomáson ennyit „vallottak be". Egyenesen a takarékpénztár soproni fiókjába mentünk a kötvényekkel, ott derült csak ki az igazság, az 50.000 forint. Öt-öt ezer forintot vettünk fel a nyereményből, ebből télirevalóval láttuk el a családot, mind a két fiam ruhát, télikabátot, cipőt kapott. Én magam már néhány hónappal ezelőtt beszereztem amire szükségem volt, mert az idén töltöttem be vasúti szolgálatom 25. évét és egyhavi fizetést kaptam jutalmul.

A beszélgetést rövidre kell szabni, mert Sebestyén elvtárs indul a 113-assal. Márpedig a pontosság, a menetrendszerinti közlekedés az első, elsősorban erre tett felajánlást Sebestyén elvtárs november 7 és a tanácsválasztások tiszteletére, s becsülettel állja is a szavát.

MIÉRT KÉSNEK A KOCSIBEÁLLÍTÁSOKKAL BÉKÉSCSABÁN

Néhány hónappal ezelőtt *Békéscsaba* állomás biztató reményekkel készült az őszi forgalomra, a csomóponti versenyben országos második helyezést ért el, gurítódombot kapott, megnövekedett sztahanovistáinak száma. Mégis, az emelkedő őszi forgalom sokszor olyan nehézségek elé állítja az állomást, amelyeket csak gyors, *„felsőbb beavatkozással"* tud elhárítani. Így történt ez október 21, 22, 23 és 24-én, amikor torlódtak a késett, kirakatlan gyüjtőkocsik. És szinte állandósult *„betegsége"* az állomásnak, hogy *nem tudja biztosítani az iparvágányok grafikonszerinti kiszolgálását, még megközelítően sem tudja betartani a háromórás kocsibeállítási időt.*

Amit könnyű megcáfolni

Amikor aziránt érdeklődünk, mi az oka a késedelmes beállításoknak és hogyan próbálnak segíteni ezen, meglehetősen egykedvű választ kapunk az állomásfőnökhelyettestől, *Katona Gábor* elvtárstól:

— Az ok főként az, hogy Szolnok aránytalanul, lökésszerűen adja a vonatokat, segíteni pedig úgy lehetne, ha a beállítási időt öt órára emelnék fel a mostani három óráról.

Majdnem azt jegyeztük a válasz alá, jó pesties „magyarsággal", hogy „püff neki" — ez aztán megoldás, különösen ami a kocsifordulóidőt illeti. De nézzük, vajjon elképzelhető-e javulás a beállítási idő felemelésével? Két „beszédes" példa megcáfolja ezt a feltevést. Október 20-án a 17. órában érkezett az állomásra a 153.659-es számú kocsi. A kocsit 23-án a 15. órában állították be az István-malomba. A másik példa: a 23-án, a 13. órában érkezett 141.758-as számú kocsit 24-én, a 4. órában állították be, ugyancsak az István-malom vágányára. Ennél a példánál megdől a forgalomnak az az indoka is, hogy késett beállítás többnyire csak az esti csoportban érkezett kocsiknál fordul elő. És a két kiragadott példa — többet is feljegyeztünk, — bizonyítja, hogy az ötórás kocsibeállítási idő is igen gyakran emelkedne 10—15 órára, vagy ennél is többre.

A hibák igazi forrása

A késedelmes beállítások okait, véleményünk szerint, tisztábban látja *Palotai Márton* elvtárs, áruirányító:

— A külsős forgalmi szolgálattevő elvtársaknak több felelősséggel, lelkiismeretesebben kell kezelniök az érkezett, beállításra váró kocsikat, nem lenne szabad olyasminek előfordulni, hogy *a 13. órában érkezett kocsit a 17. órás menettel még nem állítják be.* A külsős forgalmi szolgálattevők sokszor maguk sincsenek tisztában az állomás helyzetével, mert nem is nagyon törekednek arra, hogy pontosan tájékozódjanak. Így azután nem tudják tájékoztatni a tolatásvezetőket sem. Jó lenne, ha egyes tolatásvezetők másfélórás szalonnasütés helyett inkább a kocsik sorsát viselnék a szívükön. *A közömbösség, a fegyelem lazulása, a tájékozottság hiánya, az állomás „objektív nehézségei" mellett igen sok hibának a forrása.*

Az állomáson nemcsak *Palotai* elvtárs látja így a helyzetet, — lehet, hogy a forgalom nem találja majd teljesen illetékesnek a véleményét, — s az állomás dolgozóinak multbeli jó munkája is bizonyítja, hogy nemcsak az állomás helyzetéből eredő nehézségekről van szó. De éppen a multbeli eredményes munka biztató alap arra, hogy Békéscsaba újra megtalálja önmagát.

MÉGEGYSZER A RENDELETEKRŐL



Közel 80 vagon papír — annyit emésztettek fel egyetlen év alatt a vasút hivatalos nyomtatványai, rendeletei. Nem csoda tehát, ha nincs olyan kicsinyke, eldugott szolgálati hely, ahol a vezető íróasztalán ne tornyosodnának a vasúti bürokrácia gazdagon burjánzó termékei. A 80 vagonból néhány kilónyi jutott Salgótarjánba is. Ezúttal azonban nem a rendeletek mennyiségével szeretnénk foglalkozni — ezt megtettük október 2-i számunkban — hanem a szükségességükkel. Vagyis... de inkább beszéljen egy példa a sok közül.

A legfrissebb postában — amellyel kivételesen mindössze nyolc rendelet érkezett a miskolci igazgatóságtól az állomásfőnök részére — a főhelyet terjedelménél fogva is egy *anyaggazdálkodási rendelet* foglalja el. Ebben az anyagosztály közli az állomások anyagkiszabását, vagyis, hogy milyen anyagokból mennyit kap az állomás. Eddig rendben is van a dolog, hiszen a szakvonali vezetőknek tájékozottnak illik lenniök arról, mennyire számíthatnak az igényelt anyagból. Csakhogy a rendeletből ezt aligha tudják meg, mert az nem más, mint — papír. Igen meglepő lenne ugyanis, ha valóban azt a mennyiséget kapnák, amit az anyaggazdálkodási rendelet feltüntet. Tavaly például ugyanilyen rendelet tudatta, hogy többszáz mázsa tatai daraszenet kap Salgótarján a laktanya fűtésére. Egyetlen mázsát sem kapott. Szépen közli a rendelet azt is, mennyi ragasztóanyagot, jelzőzászlót, kocsialátétfát utaltak vagy utalnak ki az állomásnak — de ugyanezt közölte az előző hasonló rendelet is. A valóság: pontosan augusztus 28-a óta hiába várnak arra, hogy bármelyik anyagból akár csak egyetlen darabot is kapjanak. A rendelet alapján messzemenő következtetéseket lehetne levonni arról, milyen lehet az összhang a III. osztály és az anyagosztály között?

Rendelet a nemlétező füstcsövekről

Hasonlóképpen lehetne vitatkozni arról, mennyire szükséges az a rendelet, amely ismételten felszólítja a szakvonali vezetőket: állítsák össze és küldjék be az 1955. évi szabadságolási ütemtervet. Az ütemterv kétségtelenül hasznos és szükséges lenne, ha lenne valami remény a betartására. Azonban három éve — amióta rendeletileg írták elő — még egyetlen egyszer sem sikerült betartani, nemcsak itt, Salgótarjánban, de másutt sem. Körülményes lenne annak részletes felsorolása, hogy miért nem, hiszen annyi körülmény befolyásolja a szabadságok alakulását, de az tény, hogy a tetemes munkával kidolgozott ütemterv megint csak nem más, mint — papír.

De menjünk néhány lépéssel odább, a pályafenntartási szakasz irodájába. *Varga* elvtárs, főpályamester bizakodóan látja a helyzetet a rendeletek körül, mondván: *„Az utóbbi időben mintha csökkentek volna a rendeletek — félévvel ezelőtt még szinte kibírhatatlan volt a rendelet-zuhatag".* Igaz is, mit számít az a négy-öt rendelet, amely naponta érkezik a pályafenntartási főnökségtől? De vegyünk csak ki közülük kettőt. Az egyik: fűtési előkészületek. És ebben: *„Haladéktalanul gondoskodni kell a füstcsövek előkészítéséről, beszerzéséről".* Kissé fájdalmas gúnnyal jegyzi meg *Varga* elvtárs: *„Három éve egyetlen füstcsövet sem sikerült beszerezni".*

Végrehajtási határidő: tegnap

A másik rendelet egy sűrűn teleirt oldal arról, hogyan módosítják az útátjáróknál lévő figyelmeztető keresztek elhelyezését. A módosítás helyes, de a rendelet annyira agyonmagyarázza a teendőket, mintha nem gyakorlattal rendelkező pályamesterek számára, hanem mondjuk a Fővárosi Díjbeszedő Vállalat dolgozói számára készült volna. És hányszor látja viszont Varga elvtárs a *Hivatalos Lapban* már megjelent rendeleteket szószerinti leírásban, sokszorosítva — holott elegendő lenne, ha csupán néhány szóval hívnák fel a pályafenntartást érdeklő. Hivatalos Lapban megjelent rendeletekre a figyelmet, feltételezvén, hogy a pályamester nyomtatásban is el tudja olvasni azokat. S végül említsük meg azt a nem ritka esetet, amikor a rendelet így végződik: végrehajtási határidő *e hó 11. napja* — a naptár viszont a rendelet megérkezésekor *a hó 12. napját* mutatja...

Beszámolónk korántsem teljes. De a néhány példa talán hozzásegít ahhoz, hogy anno 1955-ben egy-két vagonnal (!) csökkenjen a vasúti bürokrácia „termelése".

TETŐ KELLENE...

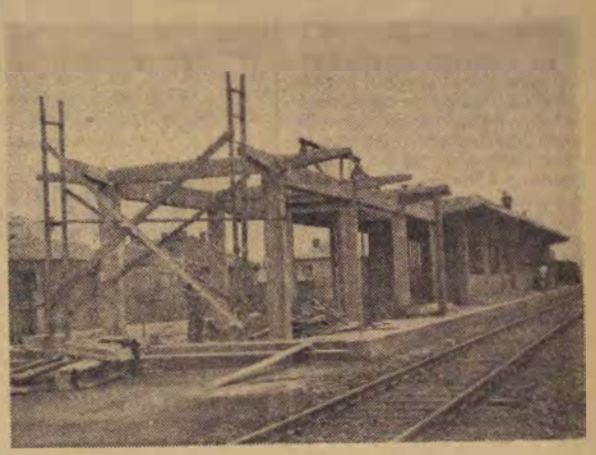
Rákosváros állomás építésének története kísértetiesen hasonlít a legendás *luca-szék* történetéhez.

Látszólag a legnagyobb rendben indult az *„építkezés"*. Szépszámmal születtek tervek, szerződések, még nagyobb számban kerültek a papírokra pecsétek, aláírások. 1953 június 15-én kellett volna megkezdeni a munkát a KPM 1. számú Mélyépítő Vállalatának, amely azóta már az Építésügyi Minisztériumhoz tartozik. Alig száradt meg az aláírás a szerződésen, a vállalat máris új határidőt kért a kezdésre. Azzal indokolták, hogy nyáron a munkások elmennek aratni — nem érnek rá építeni. Ezt bizonyítja a KPM X/6 364/1953 számú levele. Így hát 1953 szeptember 1-re tűzték ki az építkezés megkezdését, a befejezést pedig 1954 július 30-ra. Igaz, hogy a szakemberek egy ilyen egyszerű megállóhely építkezésére 3—4 hónap időt terveznek, de ez nem zavarta az illetékeseket.

A vasúti főosztály megfellebbezte a júliusi határidőt, erre a kivitelező vállalat felettes hatósága április 30-ra tűzött ki új határidőt. Amint a képen láthatjuk, teljesen feleslegesen...

A cikkhez tartozó kép 1954 október 21-én készült. Amint látható, éppen, hogy felhúztak néhány oszlopot, keresztgerendát. *Gáborján* elvtárs, a 6. szakosztály helyettes vezetője a képről nem ismerte fel, hogy hol van az építkezés. Már egy év óta nem is járt arra. *Rédei* elvtárs, a 6. szakosztály magasépítési osztályának vezetője a baracskai építkezéssel tévesztette össze. Csak *Kajdi* elvtárs, a 6-os osztály tervezőjének szeme csillant fel, amikor meglátta a képet. *„Persze, hiszen én terveztem* — mondta örömmel. — *Ez a száz év óta épülő Rákosváros!"* (Ő volt az egyedüli, aki ráismert a művére.)

Valóságos óriáskígyó módjára tekeredik az ügy a minisztérium, a vállalat, a MÁV Beruházó Hivatal és még sok más szerv, íróasztal, előadó között. A Mélyépítő Vállalat helyettes vezetője, *Farkas Mihály* igazgató véleménye: *„Nincs ember, küldjön a MÁV embert, küldjön anyagot, küldjön ezt, küldjön azt, akkor majd építünk".* Valóban, emberhiánnyal küzd a vállalat. Ez azonban korántsem mentség arra, hogy az immár másfél év óta húzódó építkezés még mindig kezdeti állapotban van és a vállalat felelős vezetője, amikor arra fordul a szó, hogy mikor fejezik be, borúsan néz maga elé: *„Ha én azt tudnám. Fogalmam sincs róla. Talán még ebben az évben, de az is lehet, hogy csak jövőre".*



Közben naponta többezer munkás ácsoroghat esőben, hóban a nyitott perronon. Így áll a dolog a vállalatnál, de hibáztatható ezért a minisztérium is, mert nem szorgalmazta kellő erélyjel az építkezés befejezését. Az építkezés megindulása után 8—10 nappal *Bezuk János*, a MÁV Beruházó Hivatal műszaki ellenőre az építési naplóban figyelmeztette a vállalatot, hogy nagyobb létszámmal folytassa a munkát. Két héttel később már ilyen bejegyzést találunk a könyvben: *„A munkában lemaradás van!"* Bezuk János időben megkongatta a vészharangot, csak nem hallotta senki. A vállalat váltakozó létszámmal, hol tíz, hol hat, hol két emberrel folytatta az építkezést és hónapokon keresztül semmi egyéb nem történt, mint sepregették a perront.

De van itt más baj is: 1953 október 16-tól lassújelet rendeltek el az építkezés területén. December 19-től ezév június 24-ig 10 kilométeres lassújel volt Rákosvároson. Júniustól 40 kilométeres a sebességkorlátozás. Lassújel ott szükséges, ahol építkezés folyik a vágány közelében és a személy- és anyagbiztonság megköveteli, hogy a vonatok lassítsanak. Építkezés azonban Rákosvároson csak papíron volt, lassújel azonban a valóságban. Naponta 100—120 vonatra „rávertek" 5—10 percet. Csillagászati szám lenne, ha kiszámítanánk, hogy ezzel a felelőtlenséggel hány órát raboltak el a gyárakba, üzemekbe, vagy dolguk után sietők utasoktól. Ki felelős ezért? Kinek érdeke, hogy egész télen át fenntartsák a lassújelet és több mint kétezer tonna szenet pocsékoljanak el? A MÁV Beruházó Vállalat számos esetben felterjesztéssel fordult a felettes hatóságokhoz, hogy szüntessék meg a lassújelet. A budapesti igazgatóság III. osztályáról *Novák Károly* és *Veszlényi Adolf* is megállapították, hogy a lassújelre nincs szükség. Jelentették a minisztériumnak, azonban intézkedés nem történt. Senki se merte vállalni a felelősséget a lassújel megszüntetéséért.

Mialatt ezeket a sorokat írom, újabb pecsétes papírokkal szaporodik az állomásépítés dossziéja. Állomás azonban nincs és a kivitelező vállalat közlése szerint még jó sokáig nem is lesz. Állhatnak fagyban, szélben a telefongyári munkások és más üzemek dolgozói. Egészen addig, amíg a minisztérium illetékesei fel nem ébrednek...

Bermann István

Készítsük fel az első teleseket!

Az elmult tél sok mindenre megtanított bennünket. Többek között arra, hogy különös gonddal oktassuk azokat a dolgozókat, akik első alkalommal néznek szembe a téli zord időjárás viszontagságaival.

A forgalmi szolgálatnál különösen nehéz feladat hárul a vonatfékezőkre és vonatkísérőkre. Ezek a dolgozók Szeged igazgatóság területén kétheti elméleti oktatásban részesülnek, melyet kétheti gyakorlati munka követ. Lelkiismeretesen és szeretettel készítik elő az idősebb vonatkísérők a fiatalokat. Szeged állomás nagy gondot fordít a D. 4. számú utasítás oktatására, mely a zord időjárásban követendő eljárással foglalkozik. Vannak azonban hibák, amikre már most fel kell figyelni. *Szöllősi Gábor* kétegyházi vonatkísérő elpanaszolta, hogy október 7-én Szolnok állomás a vonatjába magas nyitott zárféket adott és a hosszú vonalon a zárfékező ezen teljesített szolgálatot. A vonatösszeállító állomások gondos munkája megkönnyítheti a vonatkísérők télen végzett feladatát.

A vontatási szolgálat brosúrában hívja fel a dolgozók figyelmét a téli teendőkre. Az idősebb mozdonyvezetők segítik a fiatalokat. A szegedi fűtőházfőnök elvtárs gondoskodik arról, hogy minden dolgozó jól ismerje az E. 1-es utasítást.

Télen rosszak a látási viszonyok. Ezért fontos a jelzőlámpák karbantartása, megfelelő világítóanyaggal való ellátása. E téren még igen sok a javítanivaló.

A kereskedelmi szolgálat dolgozói Szeged—Tisza-pályaudvaron vállalták: szabadidejüket arra használják, hogy a raktár környékén levő váltókat megtisztítják a hótól, ezzel segítik a váltókezelők munkáját.

Sziládi Sándor,
MÁV igazgatóság, Szeged

A fagy beállta előtt szállítsuk el a cukorrépa-küldeményeket

Árad a cukkorépa a gyárak felé, alig találunk olyan vasútvonalat, amelynek állomásain ne gyűlne hegyekbe a répa. Most érkezett csúcsidejéhez a répaszállítás, most szedik a legtöbb répát, mert eddig az időjárás a többi mezőgazdasági munkának kedvezett.

A dombóvár—pusztaszabolcsi vasútvonalon is tömött kocsik százaiban áramlik a cukorrépa Ercsi felé és még nagyobbarányú lenne a szállítás, ha a vasút mindig biztosítani tudná a szükséges kocsimennyiséget.

— Naponta öt kocsit igényeltünk a *Vörös Hajnal tsz*, egy kocsit pedig a sárszentágotai állami gazdaság répája számára — mondja *Sárbogárd* állomáson *Csapkovics György* répaátvevő, s szavait megerősíti *Győri János* termelési felelős. — Ezzel szemben október 26-tól 29-ig például egyetlen kocsit sem kaptunk. A vasút sokszor arra hivatkozik, hogy nem kapja meg időben a kocsiigényléseket. Ez nem felel meg a valóságnak, mert például a november 1—5-i tervet már október 27-én megkapták s így volt ez az előző igénylésekkel is.

Kint, a „cukorvágány" mellett — a réparakodó vágányt nevezik így — idős parasztember őrzi a Vörös Hajnal répahegyet.

— A prizmának ez a fele — mutat mintegy 600 mázsányi répára — már jó két hete itt fonnyad, veszít a súlyából s ezzel károsodik a szövetkezet.

Ugyanigy panaszkodik az állami gazdaság cukorrépatermelési felelőse.

— Kicsi a rakterületünk is — mondja — és a lassú vasúti szállítás miatt ez is nagyon nehezen ürül ki, úgyhogy nem tudjuk a földekről beszállítani a répát. Pedig ha beáll az esős idő, 20—25 százaléknyi sarat rakunk a kocsikba a répával. Meg kellene gyorsítani a vasúti szállítást, több kocsit kellene kapnunk és megfelelőbb, nagyobb rakterületet kellene adnia az állomásnak. Az a célunk — s a gyár is így ütemezte a szállításokat — hogy a fagyos idő beállta előtt minden répát beszállítsunk. Ehhez kérünk több segítséget a vasúttól.

Ezeket a fontosabb észrevételeket gyüjtöttük *Sárbogárd* állomás cukorréparakodó vágánya mellett. Az üzemgazdász, az árupénztáros és az állomásfőnökhelyettes szavai alapján még ilyenformán egészíthetjük ki ezeket:

A KTG-nek az eddiginél fokozottabb gondot kell fordítania a cukorrépaszállításhoz szükséges kocsik kiállítására, mert nemcsak a répatermelőknek jelent károsodást, ha répájuk az esős, fagyos idő beálltáig elszállítatlan marad. A vasútnak is sokkal nagyobb munkát jelent a sáros vagy fagyos répa szállítása, különösen, ha az esetleg korán beálló havazás közlekedési nehézséget is okoz. A szállító felekkel, illetve a cukorgyárral szorosabbá kell tenni a kapcsolatot, s ahol sűrűn fordul elő fölös kocsiigénylés, ott azonnal figyelmeztetni kell az igénylőt, hogy rossz tervezésével máshonnan von el kocsit. A lehetőséghez képest megfelelő cukorrépa-rakterületet kell adni, hogy a répát az állomáson lehessen prizmázni. Így könnyebb a cukorrépát a fagytól is megvédeni, gyékénnyel befedni.

Megértő, együttes munkával meg lehet védeni az értékes répát, meg lehet gyorsítani a szállítást, hogy a gyárak gyorsan, minél több és minél jobbminőségű, hófehér cukrot adhassanak a dolgozók asztalára.

Kiváló vasutas kocsimester



Karlócai Sándor, kiváló vasutas kocsimester brigádja hat hónapja tartja a sztahanovista szintet. Képünkön Karlócai elvtárs (jobboldalon) Wellinger Ferenc tolatásvezetővel megbeszéli a tennivalókat.
(A lapban megjelent képek Kovács Géza felvételei.)

FIZESS ELŐ
A „SZOCIALISTA VASÚTÉRT"-RA!

Látogatás a MÁV-kórház könyvtárában



Lépj be találomra a MÁV-kórház egyik kórtermébe. Mondjuk a belgyógyászat 313-as szobájába. A világos szobában öt ágy és valamennyi ágyon olvasó beteg. Jó, gondolod, ez megszokott látvány a kórházakban, de...

— ...De nálunk azért más a helyzet mint a többi kórházban — mondja az egyik beteg, *Fülöp Istvánné.* — Itt sohasem szenvedünk könyvhiányban, nem kell kívülről hozatnunk a könyveket, mert saját könyvtára van a kórháznak. Hálásak vagyunk érte, hogy nemcsak az egészségünk helyreállításáról, hanem szórakoztatásunkról is gondoskodnak.

— És a kettő — a gyógyulás és a szórakozás — összefügg egymással — veszi át a szót *dr. Zrínyi Tamás,* az osztály orvosa, aki éppen délutáni látogatókörútját tartja. A Pavlov-mozgalom legfontosabb elve, hogy tegyük barátságosabbá, otthonosabbá a beteg számára a kórházat, tereljük el figyelmét a betegségéről. Ehhez az orvos legjobb segítőtársa a jó könyv, a fordulatos regény, útleírás.

Tehát orvosi szempontból is fontos szerepe van a MÁV-kórház könyvtárának, amely arányaiban, könyvállományának gazdagságát tekintve, egyedülálló a kórházak között. A tágas könyvtárszobában, a körbefutó polcokon 156.000 forint értéket képvisel a közel ötezer kötetnyi könyv. Ebből mintegy 3500 a szépirodalmi mű, a többi orvosi szakkönyv. Egy polcot majdnem teljesen megtöltenek a vasuti szakkönyvek. Összehasonlításul megkérdeztük a Fővárosi Szabó Ervin könyvtár Ilka-utcai fiókját, hogy mennyi a könyvállományuk. A válasz: 8—9000 kötet között. Viszonylag tehát igen gazdag a MÁV-kórház könyvekben, de nézzük meg, vajjon elég változatos-e az anyaga?

A szakszervezet az idén 2280 könyvvel ajándékozta meg a kórházat, s ezek a kötetek képezik a könyvtár gerincét. Az igazgatói alap havi 300 forintot biztosít irodalmi könyvek vásárlására. Ez az összeg azonban nem mondható soknak. Ismét összehasonlításul: egy-egy kerületi fiókkönyvtárnak havonta körülbelül 2500—3000 forint áll rendelkezésére könyvvásárlásra. A könyvek választékosságánál is sok a kívánnivaló. Majdnem teljesen hiányoznak a klasszikus magyar írók könyvei. *Jókai* mindössze 5, *Mikszáth* 7, *Móricz* 6 kötettel van képviselve a roskadásig telt polcokon.

A meglévő anyagi keretek között is változatosabban lehetne fejleszteni a könyvtárat. *Korbély Zsuzsanna* könyvtárosnő igen sokat tesz a fejlesztés érdekében, az új beszerzéseknél nagy gondot fordít a magyar irodalomra, de mégsem tesz meg mindent. Megelégszik azzal, hogy a *Könyvtárellátó Vállalattól* szerzi be a könyveket, nem fordul az antikváriumokhoz. Holott a Fővárosi Szabó Ervin könyvtár és fiókjai beszerzési keretüknek egy részét antikvár könyvekre fordítják.

Az érdeklődés, amely a könyvtár iránt megnyilvánul, megéri az utánjárást, megköveteli a könyvtár állandó fejlesztését. Egyedül a kórház dolgozói közül 201 állandó olvasóval bővült május óta a könyvtár látogatottsága, s a betegek is mind nagyobb számmal veszik igénybe. Helyes, hogy a könyvellátás megkönnyítése érdekében az egyes osztályokon fiókkönyvtárakat állítottak fel, de nem helyes, hogy a könyvek kezelésével, cserélésével megbízott főápolónők közül sokan nem terjesztik a betegek között a könyveket, mert úgy vélik, hogy ez munkatöbblettel jár. És végül még a könyvtár olvasóihoz néhány szót: gondoljanak arra, hogy *a könyv társadalmi tulajdon, kíméljék, vigyázzanak rá és gondoljanak az utánuk következő betegekre is, hogy azok számára is minél több könyv tehesse könnyebbé a gyógyulás útját* — ha távoznak a kórházból, ne „felejtsék" maguknál a könyvtár könyveit...

HÍREK

OLVASÓINKHOZ!

A „Szocialista Vasútért" szerkesztősége a dolgozók kívánságára az üzemi és szakszervezeti bizottságok bevonásával november 1-től előfizetéseket szervez az üzemekben. Ezzel is biztosítani akarjuk, hogy az újság késedelem nélkül eljusson olvasóinkhoz. Az előfizetéssel kapcsolatban felhívjuk a sajtófelelősök figyelmét, hogy példányszámigényüket a Népszava Lapkiadó Vállalathoz (Budapest, VII., Rákóczi-út 54.) alá juttassák el. Ugyancsak a Népszava Lapkiadó Vállalatot keressék meg minden előfizetésre vonatkozó kérdéssel és tájékoztatáskéréssel. Egységes nyomtatványok, kartotékok nem készülnek, az előfizetéssel kapcsolatos nyilvántartást a sajtófelelősök maguk vezessék. A „Szocialista Vasútért" előfizetési ára negyedévenkint 4.80 forint. Az előfizetés bevezetésével a lap példányonkénti árusítása megszűnik.

— KITÜNTETÉSEK. Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter a közlekedés és postaügyi tárca területén végzett kiváló sajtómunkájuk elismeréseként a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa által alapított Kiváló dolgozó jelvényt és oklevelet adományozta: Végh Ottónak, a Magyar Nemzet, Tóth Györgynek, a Magyar Rádió Hivatal, Vágó Tibornak, a Magyar Távirati Iroda, Szőllősi Ernőnek és Turi Andrásnak, a közlekedés- és postaügyi minisztérium sajtóosztálya, Zoltán Dezsőnek és Orosz Józsefnek, a MÁV sajtóhivatala munkatársainak.

— IDŐBEN KÉSZÜLJÜNK FEL A TÉLRE! — hangzott Veszprém-külső vasutasainak felhívása. A felhíváshoz újabban a Gysev igazgatóság, Komló állomás, a kaposvári és dombóvári csomópont dolgozói csatlakoztak.

— NAGYSIKERŰ CSEREMŰSORT szerveztek a járműjavítók. A Landler Jenő Járműjavító a „Luxemburg grófját" mutatta be az Északi Járműjavítóban, ezt a „Gülbaba" előadásával viszonozták. A Szolnoki Járműjavító a „Pillangókisasszony" előadására készül.

— ÖTVENEZER FORINTOT NYERT a Második Békekölcsön ötödik sorsolásán Kovács Gábor nyugdíjas mozdonyvezető. Most megvalósult a család régi vágya: házat vesznek a nyereményen.

— FELSZABADULÁSUK TIZEDIK ÉVFORDULÓJÁRÓL bensőséges ünnepély keretében emlékeztek meg a mátészalkai vasutasok.

A vasutas fiatalok életéből

— ZÁSZLÓAVATÓ ÜNNEPSÉGET RENDEZ Kecskemét állomás fiatalsága, melyre meghívják az általuk patronált tsz fiatalait is.

— TIZENNYOLC ÚJ TAGGAL erősödött a diósgyőri fűtőház DISZ-szervezete.

— TÚLSÚLYOS BÉKEVONATOK továbbítását vállalták Miskolc személypályaudvar és Hatvan állomás ifjúmunkásai november 7 tiszteletére.

— A HAZAFIAS NÉPFRONT helyi bizottságába választották Takács Zoltán elvtársat, a nagykanizsai fűtőház DISZ-szervezetének titkárát.

— FÉNYKÉPÉSZ SZAKKÖRT alakított Kaposvár fűtőház fiatalsága. Munka közben fényképezik le a termelésben élenjáró fiatalokat.

— A TISZTASÁGI VERSENYBEN első helyezést ért el Surányi elvtárs, a komáromi fűtőház DISZ-titkára.

— TANÁCSTAGNAK JELÖLTÉK példás magatartásáért Pálkovics Jánosnét, a dombóvári pályafenntartás ifjúmunkását.

— SPORTVERSENYT RENDEZTEK a nevelőintézetek között. MHK-gyakorlatok, atletika, kosárlabda, labdarúgás, röplabda szerepel a versenyszámok között. Jelenleg a szegediek vezetnek a kőszegiek, kaposváriak előtt.

LAKÁSCSERE

Kerepesi-út 1 szám IV. emeletén 2 szobás összkomfortos szolgálati lakást elcserélnénk budai azonos nagyságú szolgálati, vagy magánlakásra. Érdeklődni lehet: budapesti igazgatóság lakáscsoportjánál, VII., Kertész-utca 14. IV. emelet. Telefon: 14—82/25.

SZOLGÁLATIHELY-CSERE

A pécsi igazgatóság területén lévő Nagykonda megálló rakodóhely állomáskezelője elcserélné munkahelyét ugyancsak vezető állomáskezelővel a miskolci igazgatóság területén Miskolc—Sátoraljaújhely, Szerencs—Hidasnémeti és Szerencs—Nyíregyháza vonalakon lévő megálló rakodóhelyen. Érdeklődni lehet: Muri Bertalan ellenőr, vezető állomáskezelőnél, Nagykonda.

Levelezőink írják

„Apa, még nem vagy sztahanovista?"

Egyik felajánlásomban vállaltam, hogy elnyerem a büszke sztahanovista címet. Igyekeztem jól dolgozni, de mégsem sikerült. Miért? De talán tartsunk sorrendet.

Tavaly komplex-brigádot alakítottam. Eredményes munkánkat bizonyítja, hogy a brigád tagjai sztahanovisták lettek — csak én és a féklakatosom nem. Pedig minden termelési értekezleten elismerték jó munkámat és nem minden büszkeség nélkül írhatom, hogy az év 12 hónapjából tizet az én eredményem díszített. A brigád azóta felbomlott, de valahányszor találkozom volt munkatársaimmal, azzal fogadnak: *„Megkaptad már a sztahanovista kitüntetést?"*

Nem csüggedtem. Sokat jártam át Csap állomásra és tanultam a szovjet vasutasoktól. A tanultak alapján kezdtem dolgozni. Május 1. pártunk III. kongresszusa és a vasutasnap tiszteletére indított munkaversenyt én nyertem meg. Évi átlagteljesítményem 204 százalék és újra felhangzott a kérdés, most már termelési értekezleten is: *„Nagy elvtárs miért nem sztahanovista?"*

Nem voltam nagyravágyó ember soha. Szerettem és szeretem a mesterségem. Sokat szenvedtem, keservesen éltem a multban. Most lényegesen könnyebb. Szép családom van, három kislányom teszi vidámmá kedves otthonomat. Feleségem velem van örömömben, gondjaimban. Ha valaki tudja a mult és jelen közti különbséget értékelni, hát én tudom. Igyekszem is ezt jó munkámmal kifejezni, de ma már kezdek csüggedni. Miért elérhetetlen számomra a sztahanovista cím? Talán a versenyügyeletes nem jelenti eredményeimet? Nem tudom.

Október 15-én közölték velem, hogy sztahanovista lettem. Nem akartam hinni, de a művezetőm is megerősítette. Sokan úgy gondolják, hogy itt vége a történetemnek. De nem

Október 20/21-i szolgálatban *Papp Zsigmond* elvtárs helytelen váltóállítása következtében három kocsi komoly sérülést szenvedett, a kocsik vonórúdja is elszakadt. Négyen közel két óra hosszat dolgoztunk a kijavításon. Közben ott járt *Végh* elvtárs. művezető és megjegyezte: *„No Béla, oda a sztahanovista cím, mert vonórúd szakadás van a körzetedben".* Első percben fel sem fogtam szavai értelmét. Lassan hatolt a tudatomba. Hogyan? Hát tehetek én arról, hogy a váltókezelő összeeengedte a kocsikat? „Szabály, az szabály. Sztahanovista csak az lehet, akinek a körzetében három hónapig sem hőnfutás, sem vonórúdszakadás nincs". Zúgott a fejem s azóta csak egy gondolatom van: vajjon meddig fogad még a nagylányom otthon ezzel a kérdéssel: *„Apa, még nem vagy sztahanovista?"*

Nagy Béla, főkocsivizsgáló
Záhony fűtőház

Kocsik jönnek, kocsik mennek, — de kocsifelírás nem történik

Állomásunkon naponta 8—10 vonatot érkezőben, ugyanannyit indulóban fel kellene írni és ezeket utasításszerűen átvenni és átadni.

Érdemes megnézni, hogyan segíti ezt a munkát az állomás és az igazgatóság. Három átmenesztőnk dolgozik, akik egyben a kocsifelírást is végzik. Ezek a dolgozók minden vizsga nélkül, egészségi okokból teljesítenek könnyebb beosztásban szolgálatot. Igyeknek becsülettel helytállni, az eredmény mégis elmarad. Mi, akik hosszú éves tapasztalatokkal rendelkezünk, tudjuk, hogy ilyen forgalom esetén igen jól begyakorolt kellő létszámú átmenesztő mellé is elengedhetetlen a kocsifelíró. Kértük is az igazgatóság segítségét, de még választ sem kaptunk.

Jó lenne, ha nemcsak követelnének az utasításszerinti munkát, hanem megteremtenék a feltételeit is.

Nyirfa József,
Szajol állomás.

Kaposvár és Ercsi állomás dolgozói segítsék a komlóiak munkáját

Szeretnénk gyorsan elszállítani a komlói bányászok által sokszor hősies erőfeszítéssel kitermelt szenet. Ehhez üres kocsik kellenek. Azonban a kocsik 90 százaléka úgy érkezik állomásunkra, hogy azt nem lehet a szénosztályozó elé állítani. Október 10-én a 6186. számú vonattal Ercsiből 30 kocsi, október 14-én a 6188. számú vonattal Kaposvárról 10 kocsi, október 19-én a 6170. számú vonattal Ercsiből 30 kocsi érkezett takarítatlanul. A kocsik alján lévő tetemes sárnak és répamaradványnak eltávolítása sokszor fél napot vesz igénybe és a szénosztályozó órákig vár kocsira.

Kérjük Kaposvár és Ercsi állomás dolgozóit: felismerésből munkával akadályozzák meg, hogy a cukorgyárakat ilyen kocsik hagyják el.

Görbe Zoltán,
Komló állomás.

SPORT

A komáromi Lokomotív a tanácsválasztások sikeréért

Régi panasza a komáromiaknak, hogy a vasútállomástól a város szívébe vezető út mintegy százméteres szakasza rossz, elhanyagolt. A Hazafias Népfront Bizottság megalakulása után a bizottság elnöke felkereste a Komárom-állomás üzemi bizottságát és a sportkör vezetőségét, s a vasutasok segítségét kérte az útszakasz kijavításához. A megbeszélésen arra a megoldásra jutottak, hogy a *Lokomotiv Sportkör* egyik mérkőzésének bevételét felajánlja a városi tanácsnak az útszakasz rendbehozására. A mérkőzésre október 21-én került sor. A komáromi Lokomotív ellenfele a Győri Vasas volt, amely minden anyagi ellenszolgáltatás nélkül fogadta el a meghívást. A mérkőzés iránt igen nagy volt az érdeklődés, úgyhogy a bevételből a városi tanács a tanácsválasztások tiszteletére betonoztatni tudja az útszakaszt. Az eredményes segítségért a Hazafias Népfront Bizottsága „A Hazafias Népfrontot legjobban támogató sportkör" felíratú zászlóval jutalmazta a komáromi Lokomotív Sportkört.

A sportkör és az üzemi bizottság vezetői, *Rétfalvi* elvtárs, üzemi bizottsági elnök és *Nagy* elvtárs, a sportkör elnöke másirányban is tevékenyen közreműködnek a tanácsválasztások előkészítésénél. Az I. körzetben, amelyben túlnyomórészt vasutasok laknak, *Nagy* elvtárs szervezte meg a tanácstagjelölő gyűlést. *Nagy* elvtárs és a sportkör tagjai a gyűlés előtt végiglátogatták a vasutas családokat. Ennek eredményeként a gyűlésen a vasutasok családtagjaikkal együtt résztvettek. A jó szervező munkáért a Hazafias Népfront Bizottsága és a városi tanács elismerését fejezte ki és megállapította, hogy a *városban tartott jelölőgyülések közül az I. körzeté volt a legszínvonalasabb és leglátogatottabb.*

A komáromi sportkör ismét bebizonyította, hogy a *Vasutas Dolgozók Szakszervezetének elnöksége* nem méltatlanul minősítette az elmult negyedévben a *legjobb Lokomotiv Sportkörnek és jutalmazta meg 5000 forint értékű felszerclésscl.* A komáromi Lokomotív jó munkája példaképpen állhat a többi sportkör előtt. De az üzemi bizottságok számára is tanulságos a példa, mert a komáromi Lokomotív nem kis mértékben köszönheti eredményeit annak, hogy a legmesszebbmenő támogatást kapja az üzemi bizottságtól.

A KOMMUNISTA VASUTASOK AKTÍVAÉRTEKEZLETÉNEK ANYAGÁBÓL

„A debreceni fűtőházban augusztusban 1340 tonna szenet takaritottak meg. Ez a mennyiség 450 munkáscsalád évi tüzelőigényének kielégitésére elegendő."



— Sok ilyen fűtőház kellene!

„A MÁV 1947-ben 47 vagon nyomtatványt használt fel, de 1953-ban már közel 80 vagont."



Ha így folytatódna, néhány év mulva már irányvonatokkal kellene szállitani a vasúti nyomtatványokat.

„Sok helyen kijátsszák a racionalizálási rendeletet. Nyiregyházán például most vált szükségessé egy függetlenitett újitási felelős beállitása."



— Ez a legjobb újítás a racionalizálási rendelet kijátszására.

„A miskolci igazgatóság területén a második negyedévben 124.690 forint értékben követtek el bércsalást."



Ez azonban nem azt jelenti, hogy másutt minden rendben van...

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztalin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—817, 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM. 46. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 NOVEMBER 15.

Újítással 224 százalék



Csóti Gy. Fe[illegible] csapágyöntő a szegedi fűtőház fiókműhelyében, újításával 224 százalékos eredményt ért el. (Kovács Géza felvétele.)

A napi 14.500 kocsi megrakásáért!

Írta: Berke Béla, a forgalmi szakosztály helyettes vezetője

Az őszi forgalom kellős közepén vagyunk, most jelentkezik a legtöbb áru elszállítása.

Hatalmas mennyiségű mezőgazdasági termék, cukorrépa, tengeri, burgonya, káposzta vár még elszállításra, de jelentős hátralékunk van gabonában is. Fel kell töltenünk a háztartási pincéket szénnel és tüzifával. Exportkötelezettségünknek is eleget kell tenni, mert minden lemaradás súlyos deviza veszteséget jelent népgazdaságunknak. Ipartelepeink téli nyersanyag tartalékát is szállítani kell.

Ha ezeket a feladatokat nem tudjuk végrehajtani, vasútunk nem elősegítője, hanem akadályozója lesz népgazdaságunknak. Feladatunknak csak akkor tudunk eleget tenni, ha minden szállításra felkínált áru részére időben biztosítunk kocsit. Ez pedig azt jelenti, hogy a hét négy napján el kell érni a 14.200—14.500 kocsimegrakást. Ezt csak akkor tudjuk elérni, ha: 1. *meggyorsítjuk az elegytovábbítást;* 2. *meggyorsítjuk a kocsik beállítását és kihúzását;* 3. *gyorsabban rakjuk ki a kocsikat.*

Az elegyáramlás meggyorsításához elengedhetetlenül szükséges a rendezőpályaudvarok teljesítményének fokozása. A rendezőpályaudvarokat úgy kell tekinteni, mint egy nagy ipari üzemet, amely feldolgozza a feloszló vonatokat és naponta tucatjával ontja magából a szabályosan összeállított, menetrendszerűen induló tehervonatokat.

Egyes pályaudvaraink, mint például Rákosrendező, igen szép eredményeket érnek el, jelentős mértékben megjavult a teljesítmény Szolnokon is, de nem lehet ezt teljes mértékben elmondani Budapest-Ferencvárosról. Kétségtelen, hogy itt is javult a teljesítmény, azonban ez csak egyes napokra vonatkozik.

Meg kell érteni rendezőpályaudvari dolgozóinknak, hogy jó munkájuk elengedhetetlen az elegytovábbítás meggyorsításához. Viszont amikor követeljük Ferencvárostól a nagyobb teljesítményt, ugyanakkor nem teszünk meg mindent segítésükre.

A Ferencvárosba befutó gyorsteher, „D"- és irányvonatok összeállítása igen sok kívánnivalót hagy maga után. A gyorsteher- és „D"-vonatok forgalma rendkívül erős, az éjjeli órákban még rendes körülmények között is tetemes időt vesz igénybe e vonatok összeállítása és csatlakoztatása. Fokozottan áll ez, amikor a vonatok helytelen összeállításban érkeznek az állomásra. Ennek következtében Ferencváros személypályaudvar a kora esti óráktól úgyszólván a kora délelőtti órákig gyorsteher- és „D"-vonatokkal van elfoglalva és ezért rendkívül lelassul a vonatok fogadása.

A rendezőpályaudvar munkáját nagymértékben nehezíti az a rendszertelenség, ami a sertés- és marhavásártérre rendelt előküldemények továbbításánál tapasztalható. Előírás szerint az élőket kizárólag a kijelölt gyorstehervonatokkal kellene szállítani, ami az élők időbeni beállítását igen megkönnyítené. Ma azonban a helyzet az, hogy a kijelölt 8—10 hajnali vonat helyett, a nap minden órájában, minden fajta (sokszor 20—25) vonattal is érkezik élő, ami tűrhetetlenül megnehezíti a vásárterek kiszolgálását, s ami még nagyobb baj, nagymértékben akadályozza a gurítódomb teljesítményét.

Feltétlen meg kell javítanunk a gyorsteher- és „D"-vonatok összeállítását és ragaszkodnunk kell az előküldemények előírt vonattal való továbbításához. Itt nagy szükség van a kereskedelmi szolgálat segítségére is, felvilágosító munkával el kell érni, hogy a szállíttató vállalatok a kijelölt vonat indulásáig feladják előküldeményeiket.

A 24 órás vonatforgalmi terv sokszor akadályozza a gyors elegytovábbítást. Gondolok itt arra, amikor a 24 órás vonatforgalmi terv úgy van megtervezve, hogy a menetirányítók bizonyos *„rátervezést"* végeznek annak érdekében, hogy a terv *„jó kiteljesítését"* biztosítsák. Például október 28-án Ajka állomáson 11 órakor már 31 rakott ferencvárosi kocsi készen állott, de mivel az irányvonathoz még 10—12 kocsi hiányzott, a vonat mégis másnapra volt betervezve, mint 1870-es, 4 órai indulással. Nem vitás, hogy az ilyen tervezés több órai veszteséget jelent. És ez a lazaság, sajnos, nem helyi jellegű.

Rendkívül lassú a középállomások elegyének továbbítása. Rendelkező állomásaink nem tekintik szívügyüknek a középállomások elegyének továbbítását. A tolatós vonatokhoz ugyan *„utalják"* a bejelentett elegyet, de sokszor oly terheléssel indítják el a tolatós vonatokat, hogy az elegyet a vonalon nem tudják felvenni. Jellemző erre Nagytétény esete, ahol megállapították, hogy a rakodás után kiállított kocsik sokszor 24 órán túl is ácsorognak, mert a tolatós vonatok *túlteher* miatt nem tudják felvenni.

Ha vizsgáljuk az állomásokon beállításra váró kocsit, elegyet, meg kell állapítanunk, hogy itt az elmult évekhez viszonyítva, sok javítanivalónk van. A beállítatlan maradvány 1954 októberében magasabb, mint 1953 októberében, annak ellenére, hogy az idén kevesebbet raktunk, mint a mult év hasonló időszakában.

Mit jelent ez? Azt, hogy nem törekedünk a kocsik gyors beállítására. Különösen rossz a helyzet a délután érkezett kocsiknál. Ezeket csak a késő esti, vagy éjjeli órákban állítják be, ami viszont azzal jár, hogy a kocsik berakása csak a reggeli vagy délutáni órákban indulhat meg. Hasonló gondatlan munka miatt joggal panaszkodnak a szállítófelek, arra is, hogy a megrakott kocsik órákig várnak kihúzásra.

Meg kell gyorsítani a kirakásokat is. Kétségtelen, hogy csak azt a kocsit lehet kirakni, ami be van állítva. De nem vitás az sem, hogy igen sok kocsi nem kerül kirakásra határidőn belül. A késedelem nemcsak a nagy ipartelepeken — *Ózd, Diósgyőr, Sztálinváros* — fordul elő, előfordul az a cukorgyárakban, az erőműveknél, *Inotán, Lőrincin* is, de a középállomásokon sem törődnek azzal, hogy az időben kirakott kocsit helyben még aznap meg is rakják. Például a répa és szelet szállításánál ezt meg lehetne és meg is kell követelni. Sok tennivalónk van még az éjjeli rakodásnál, mely igen gyengén folyik, pedig ezzel a munkával sokezer kocsiórát lehet megtakarítani.

A felsoroltakból kitűnik, hogy nem lehet a kocsikiállítás terén kétségkívül fennálló lemaradásunkat csak objektív okokra visszavezetni. Vannak objektív okok is, azonban, ha a lemaradások okát csak tárgyi okokban keressük és nem látjuk be, hogy lemaradásunkat hibáink kijavításával, a rejtett tartalékok felhasználásával kell elsősorban pótolnunk, mert különben nem tudjuk a reánk váró feladatot, a napi 14.000—14.500 kocsirakodást teljesíteni. Ez pedig azt jelentené, hogy oly szállítási hátralékkal indulnánk a télnek, amely már előre lehetetlenné teszi a téli forgalom zökkenőmentes lebonyolítását, lehetetlenné teszi, hogy pártunk és kormányunk célkitűzéseinek eleget tegyünk a vasúton.

A TANÁCSVÁLASZTÁSOK SIKERÉÉRT!

Teljesítették vállalásukat a tatabányaiak

A forradalmi műszakban javult a menetrendszerinti közlekedés, gyorsult az árutovábbítás. Ennek érdekében dolgoztak *Tatabánya-felső* állomás vasutasai is, amikor november 7 tiszteletére tett vállalásaikat *minden tényezőnél teljesítették.* A fajlagos kocsimozdítás tervnél 110, a terhelési tervnél 105, a kocsitartózkodási tervnél 107, a kocsimozdításban pedig 108 százalékos teljesítményt értek el. Kiemelkedően dolgozott *Kovács István* forgalmi szolgálattevő, *Abonyi Ferenc* kocsimester és brigádja túlsúlytovábbítási tervének 115, elegytovábbítási tervének 192 százalékos teljesítésével.

A tatabányaiak megfogadták, hogy a forradalmi műszak lendületével megállás nélkül továbbharcolnak a tanácsválasztásra tett vállalásaik teljesítéséért.

Építési határidőket rövidítettek meg az Épületszerelő dolgozói

(Tudósítónktól.)

Az *Épületszerelő és Előgyártó ÜV* dolgozói a forradalmi műszakban már pótfelajánlásaikat teljesítették. *Barna Mátyás* vasbetonszerelő brigádja az októberi forradalom tiszteletére tett pótfelajánlását november 4-én teljesítette. A brigád 15 darab szádpalló armatúrát készített a Keleti Főcsatorna építkezéséhez. *Balogh János* sztahanovista betonbedolgozó brigádja pótfelajánlását november 3-án teljesítette, 133 darab vasbetongerendát készített el Budapest-Nyugati-pályaudvar XX-as rakodójához és ezzel jelentős mértékben megrövidítette az építkezés határidejét.

A debreceni orvosi rendelő építésének meggyorsításához *Bibók János* vízvezetékszerelő-brigádja 288 százalékos teljesítménnyel járult hozzá. *Nagy Ernő* 15-tagú mázolóbrigádja Budapest-Keleti-pályaudvar mázolási munkáinál 204 százalékot ért el, ami 50 százalékos túlteljesítést jelent.

Tóth Mátyás sztahanovista a forradalmi műszak befejeztével az üzemi bizottság hangosbemondóján arra szólította fel dolgozótársait, hogy további jó munkával teljesítsék túl a tanácsválasztásokra tett vállalásaikat is.

Példamutató kisállomás

Pusztamonostor állomás dolgozói a forradalmi műszakban megmutatták, hogyan segítheti a jól dolgozó kisállomás az őszi forgalom sikerét. Kocsitartózkodási tervüket a vállalt 116 százalék helyett 133, a kocsikihasználást 110 százalék helyett 113, az áruszállítást a vállalt 110 százalékkal szemben 120 százalékra növelték. *Gremán László* kiváló dolgozó jelvénnyel kitüntetett sztahanovista forgalmi szolgálattevő kocsitartózkodási tervének 136, kocsikihasználási tervének 114 százalékos teljesítésével a műszak legjobb dolgozója volt.

Tizenkét vonattal több!

(Tudósítónktól.)

Rákosrendező állomás gurítódombján a Nagy Októberi Szocialista Forradalom ünnepnapjának reggelén rendkívüli eredmény született. *A dolgozók 24 óra alatt 3037 kocsit guritottak le és soroztak vonatokká.* Hatszázharminchét kocsival több gurult le, mint amennyi az állomás gurításra előírt normája. Ennek eredményeként *12 vonattal több indulhatott a tervezettnél Rákosrendező állomásról* az ország különböző részeibe.

A teljesítmény jelentőségét növeli, hogy a kora hajnali órától a pályaudvar területét sűrű köd borította és ez rendkívül megnehezítette a munkát. A kiváló eredményben nagy része volt *Horváth Ferenc* és *Iványi József* gurítóbrigádjának, *Koczka István* és *Szalóki István* külsős forgalmi szolgálattevőknek. Az állomás dolgozói ezzel a tejesítménnyel minden eddigi eredményüket túlszárnyalták.

„Nők a tervért"

A Szolnoki Járműjavító asszonyai és leányai csatlakoztak az országosan megindult *„Nők a tervért"*-mozgalomhoz és versenyre hívták az összes járműjavító üzemi vállalat dolgozó nőit. Hazánk felszabadulásának 10. évfordulójának tiszteletére vállalták: nem lesz üzemükben száz százalékon alul teljesítő dolgozó nő; olyan felvilágosító munkát végeznek, hogy soraikban egyetlen igazolatlanul hiányzó, fegyelmezetlen ne akadjon; *„Nők a tervért"*-bizottságot alakítanak, amelynek többek között feladata lesz őrködni a társadalmi tulajdon, a rend és tisztaság felett.

Vasutas választási nagygyűlés

A tanácsok négyéves működésük alatt bebizonyították, hogy hazánkban az államvezetésnek legmegfelelőbb szervei. Széleskörű demokratikus alapon állnak, magukba foglalják a magyar nép legszélesebb tömegeit. A Hazafias Népfront megalakulásával a tanácsok munkája új, gazdagabb tartalmat kap és valóban az egész népre támaszkodó szervezetté válik. Olyan szervezetté, melynek tagjai hajlandók munkálkodni hazánk felvirágzásán, a béke megvédése terén.

A tanácsok nagy és széleskörű feladataikat csak akkor tudják eredményesen valóraváltani, ha minden dolgozó odaadással támogatja munkájukat. A vasutas dolgozók a tanácsválasztások tiszteletére tett versenyvállalásaikkal bebizonyítják, hogy szívügyük, hogy az új választótörvény betartásával a megválasztandó tanácsok az eddiginél is jobb munkát tudjanak végezni. Tudatában vannak annak, hogy a ki- és berakások meggyorsításával az őszi és téli forgalom-maradéktalan lebonyolításával nagyban hozzájárulnak a tanácsok munkájának megjavításához. Tudják jól, hogy a szállíttató felekkel való kapcsolat kiszélesítése, a komplexbrigád-szerződések tartalommal való megtöltése nem kis mértékben függ a tanácsok támogatásától.

A tanácsválasztásokkal kapcsolatos teendők, és a választás jelentőségének méltatására november 23-án 15 órakor a Sportcsarnokban vasutas választási nagygyűlés lesz. A nagygyűlés előadója: Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter elvtárs. A szakszervezet ezúton is felhívja a vasutas dolgozókat, hogy a nagygyűlésen részvételükkel is bizonyítsák be, hogy készek a tanácsok sokrétű munkájukban segíteni és a tanácsválasztások napján szavazatukkal is megerősítik a dolgozó nép legjobbjait magasztos hivatásuk gyakorlásában.

MEGKEZDŐDÖTT A VASGYŰJTÉS

Az utcákon ismét megjelentek a plakátok: gyűjtsd a vasat! S a felhívás nyomán elindultak a gyűjtők, a DISZ-brigádok, hogy nemes vetélkedésben küzdjenek a legjobb vasgyűjtő brigád címért. A budapesti MAV Felépítményi Vasanyagjavító ÜV diszesei is hozzáláttak, hogy felkutassák a rozsdamarta vasdarabokat, melyekből majd új közszükségleti cikkek, gépek, új alkatrészek készülnek.

A novemberi fémgyűjtést megelőzően október hónapban gyártakarítást rendeztek az üzemben. Harminc fiatal járta a műhelyeket, s a takarítás eredményeként hordta a vasat a gyűjtőhelyre. A diszesek, megelőzve a vasgyűjtő hónapot, már októberben 120 mázsa vasat gyűjtöttek. A fiatalokhoz csatlakoztak az irodai dolgozók és a műszakiak is. *Pázsiti Ödön* igazgató elvtárssal az élen. Emellett alakult még egy selejtező brigád is, mely újabb 40 tonna vasat juttatott a kohóknak.

A Felépítményi Vasanyagjavító Vállalat dolgozói a gyártakarítással egybekapcsolt vasgyűjtésen is túlmentek. Az összegyűjtött ócskavasból 15 kitérőhöz elegendő használható alkatrészt válogattak ki, melyeket rövidesen felhasználnak.

A gyártakarításban kitűnt fiatalok: *Koska Pál, Dremmel Mária, Duhaj József, Kürtösi Ferenc,* valamint *Nagy László* és *Nagy Endre* ifjúsági brigádja nagy lelkesedéssel kezdték meg most a vasgyűjtő hónap alkalmából az udvaron található ócskavasak gyűjtését, és az első két nap eredményeként újabb 120 mázsa vasat gyűjtöttek.

Az *Északi Járműjavító* vállalat vasgyűjtő brigádjai november 10-ig 503 tonna vasat és 37.5 tonna színesfémet gyűjtöttek. A legjobb eredményeket a VI. és XII. osztály dolgozói érték el. A DISZ-brigádok között *Németh Mihályék* járnak az élen.

Már 450 tonna vasat és több mint 29 tonna színesfémet gyűjtöttek össze a *Debreceni Járműjavító* vállalat vasgyűjtő brigádjai. Az elért eredmények azzal biztatnak, hogy színesfémgyűjtési tervüket a lelkes fiatalok túlteljesítik.

Sztálinváros állomás és fűtőház diszesei felderítő brigádokat alakítottak, amelyek már járják az állomás és fűtőház környékét, felkutatják a nagyobb „lelőhelyeket", hogy aztán gyorsan és tervszerűen összegyűjthessék az ócskavasat és fémet.

A Keleti műszaknál



Hágenbach Gyula üvegező 163 százalékra teljesíti normáját. November 7-re terven felüli vállalta egy szerelő-kocsi teljes üvegezését.

(Kovács Géza felvétele.)

Választásra készülnek a Debreceni Járműjavító fiataljai

Közeledik a tanácsválasztás napja. A *Debreceni Járműjavítóban* is készülődnek a fiatalok, élénkülnek a tanácsokról folytatott beszélgetések, lesik a napok múlását, akik az idén szavaznak majd először.

A DISZ-bizottságon tervek születnek a választás napjának ünneppé tételéről, a felvilágosító munka fokozásáról. A műhelyekben pedig magasra lobban a láng a versenyző fiatalok között. A kocsiosztályon nemrég alakult az októberi forradalom tiszteletére a *„November 7."* ifjúsági brigád. A fiatalok a forradalmi műszakban tíz kocsi terven felüli javítását vállalták — és 32-őt készítettek el. *A tanácsválasztások tiszteletére új fogadalmat tettek 15 kocsi terven felüli javítására.*

A DISZ-bizottság gondot fordít arra is, hogy a fiatalok tömegével megismertesse a tanácsok jelentőségét. A napokban *összevont ifinapot* tartanak. Tárgya: a tanácsválasztás. S ezen az ifinapon a fiatalok között ott lesznek sokan az üzem idősebb dolgozói közül is, hogy elmondják: milyen volt azelőtt a választás, hogyan rekesztették ki őket a szavazásból.

A jövő héten megbeszélésre gyűlnek össze az üzem első szavazói, az 1935—36-ban született ifjúmunkások. A népfrontkongresszus anyagáról, a választók felelősségéről beszélgetnek majd. A járműjavítóban több fiatalt, közöttük *Dobi Rózát* és *Gábor Gábort*, tanácstagnak jelölték. *Az ifjú tanácstagjelöltek a napokban beszámolnak fiatal választóiknak terveikről, elképzeléseikről.*

A gyűlések mellett gondoskodik a DISZ-bizottság a készülődés időszakának vidám hangulatáról is. Szó van arról, hogy a járműjavító kultúrtermében megrendezik az *„Ifjú szavazók báljá"*t, amelyre meghívják az igazgatóság legjobb ifjúmunkásait. Tele vannak tervekkel, elképzelésekkel a fiatalok. Felkeresik a *Hazafias Népfront* helyi vezetőségét és arra kérik őket: *bízzák rájuk két szavazóhelyiség előkészítését*, feldíszítését és a választás napján az öregek segítését, hogy azok minél kevesebb fáradsággal adhassák le szavazatukat a népfront jelöltjeire.

150 emléklap is készül az első szavazók részére, hogy emlékezetes maradjon számukra 1954 november 28-a, amikor először döntöttek arról, ki legyen ügyük képviselője a tanácsban. Készül már a kultúrműsor is, amellyel majd a fiatalok szórakoztatják a választókat. Az üzemben pedig nemsokára *megjelennek a táblák azokon a járműveken*, amelyeket a tanácsválasztás tiszteletére terven felül készítettek. A táblák hirdetik majd az ifjúmunkások nevét, akik munkájukkal is elősegítették a tanácsválasztások sikerét és olvashatják majd a dolgozók, például a „November 7." brigád eredményeit szerte az országban, ahol az általuk javított kocsik szaladnak.

Közeledik a tanácsválasztás napja; s minden nap újabb eredmények hirdetik a fiatalok lelkes készülődését, minden nap több azoknak az ifjúmunkásoknak száma, akik megértve a tanácsválasztások jelentőségét, készülnek, hogy méltó módon ünnepeljék november 28-át.

A vasutas fiatalok életéből

— AZ ELŐSZÖR SZAVAZÓ fiatalok nagygyűlésen vettek részt a Landler Jenő Járműjavítóban, ahol megkapták a DISZ központi vezetősége emléklapját.

— NOVEMBER 7-E TISZTELETÉRE tett vállalásait magasan túlszárnyalta Elekes Sándor és ifjúsági brigádja Debrecen-állomáson. A kocsimozgatási tervet 129, a kocsitartózkodási tervet 134 százalékra teljesítették.

— A BEVONULÓ FIATALOKAT műsoros táncestén búcsúztatták Pusztaszabolcs-állomáson.

— KULTÚRMŰSORRAL szórakoztatják a szavazóhelyiségeknél az érkezőket a bánrévei állomás fiataljai.

— 640 TONNA TÚLSÚLYT továbbított szabadidejében a 382. számú vonattal Széles István ifjúsági brigádja Hatvan-állomáson.

— 22 TAGGAL ERŐSÍTETTE sorait a diósgyőri pályafenntartás DISZ-szervezete.

— A «HUNYADI LÁSZLÓ» című opera előadásán vett részt november 7-én az Állami Operaházban tizenöt várpalotai fiatal.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Ötszáz szállítótartály terven felül

Az ordzsonikidzei elektrotechnikai műhely dolgozóinak kezdeményezésére a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 37. évfordulójára terven felül szállítótartályokat állítottak elő. Október 20-án már 500 darabot készítettek el. Ugyanakkor a műhely asztalosbrigádja speciális padokat tervezett, melyek biztosítják a szállító-tartályok minőségi tárolását. Egy dolgozó emelődarut szerkesztett a szállítótartályok berakásának megkönnyítésére.

Új vonalak épülnek a szüzföldeken



A Tobol és az Ob folyók vidékén kezdik el egy 2132 kilométer hosszú vasútvonal építését. Ezenkívül a már művelésre került szűzföldeken a kereskedelmi és ipari szükségletek növekedése nélkülözhetetlenné tette több más helyen is az új vasútvonalak építését.

Az új vonalak mentén építendő állomásokat már úgy tervezik, hogy a gabona berakása gépi erővel történjék.

Kínai vasutasok Moszkrában

Az elmult napokban a Moszkva—Rjazani körzetben látogatást tettek a Kínai Népköztársaság vasutas küldöttei.

A vendégeket különösen az újonnan alkalmazott technikai eljárások érdekelték, főként a központi forgalomvezérlés. Csodálattal adóztak a kurovszki vonalszakasz forgalomvezérlési központja dolgozóinak, ahol a forgalomvezérlésben 18 éve nem volt fennakadás.

A kínai vasutasok sok élménnyel gazdagabban hagyták el Moszkvát, megköszönve a szovjet vasutasok segítőkészségét a kínai közlekedés fejlesztésében.

FRANCIAORSZÁG

A francia kormány „engedékenysége"

Párizsból jelentik:



A francia kormány hozzájárult a 24.300 ranknál kisebb havi keresetű vasutasok órabérének 6 és fél frankkal való felemeléséhez. Ez a rendelkezés azonban a vasutasoknak csupán 20 százalékát érinti, míg 80 százaléka semmiféle fizetésemelést nem kap.

A kormány is, az igazgatóság is szívesen hivatkozik a deficitre, amikor fizetésemelésről van szó. A dolgozók azonban tudják, hogy a deficit az deficit marad annak ellenére, hogy a francia vasutak teljesítménye évről évre növekszik. A deficit oka az, hogy a vasutak tarifakedvezmény formájában hatalmas összegeket juttatnak a szállító kapitalista vállalatoknak. Jellemző, hogy a vasúti viteldíjak 1938 óta 18.4-szeresére, az árak pedig 35-szörösére emelkedtek. Ha a szállítások költsége arányban állna azzal az emelkedéssel, amit a fuvaroztató kapitalista vállalkozók az árakban kifejezésre juttattak, a vasút jelenlegi 269 milliárd frankos bevétele a tehetfuvarozásnál 447 milliárdra emelkednék. Ez természetesen együttesen megoldaná a deficit és a vasutasok fizetésemelésének kérdését.

AUSZTRÁLIA

Ausztráliai vasutasok állásfoglalása



Az ausztráliai vasutasok — aránylag kis létszámuk ellenére is — hallatják szavukat. A melbourni *„Guardian"* beszámol arról, hogy az ausztráliai vasutasok számos levélben javasolták: az Ausztrál-Kínai Társaság juttassa el az ENSZ-hez követelésüket, amelyben sürgetik a Kínai Népköztársaság elismerését. A követelés leszögezi, hogy Ausztrália földrajzi közelsége a *600 milliós* Kínához megváltoztathatatlan tény a két ország jövőjének kialakításában. A társaság egyébként javasolta az ausztráliai kormánynak: kössön barátsági és megnemtámadási szerződést Kínával.

A MOZDONYKILOMÉTER-TELJESÍTMÉNY ALAKULÁSA FERENCVÁROSBAN

A IX. országos vasútüzemi értekezlet határozata kimondja, hogy biztosítani kell az összes tehervonati mozdonyok napi átlagos 140 kilométeres teljesítményét.

Nézzük meg, hogyan hajtották végre e határozatot a ferencvárosi fűtőházban. Már bevezetőben meg kell mondanunk, hogy a tavalyihoz viszonyítva csökkent a mozdonyok napi kilométerteljesítménye. Az első, ami szembeötlik: a vasútüzemi értekezlet óta majdnem százezer kilométerrel kisebb a teljesítmény, mint 1953 hasonló időszakában. Ez eléggé elkedvetlenítő, de ez önmagában még nem tükrözi a fűtőház jó vagy rossz munkáját. Hol keressük mégis a hibákat?

A hibák kútforrása két összetevőből ered: 11.7 százalékra emelkedett a meddő vonali ácsorgás és 14.754 kilométerrel emelkedett a tolatási teljesítmény.

Ha azt hinnénk, hogy ez csupán a ferencvárosi fűtőház munkáját jellemzi, alaposan tévednénk. Ha összehasonlítjuk az országos tényezőkkel, nem kis meglepetéssel tapasztaljuk, hogy mennyire elmaradtunk az országos célkitűzések teljesítésétől. Az egy mozdonyra eső napi kilométerteljesítmény célkitűzése — amint azt már említettük — 140 kilométer. A teljesítmény júliusban 138-ra, augusztusban 139-re és szeptemberben 131 kilométerre csökkent. A szakszolgálat értékelése bizony komor képet mutat. Indokolás: a mozdonyok fűtőházi tartózkodása az elmult évinél kedvezőtlenebbül alakult. Ezt befolyásolja a vonatok utazási sebességének visszaesése is. Az utazási sebesség például a gyorstehervonatoknál a 18.4 kilométeres országos célkitűzéssel szemben 15.8 kilométerre zuhant, 17.6 kilométerről. Nem vitás az, hogy a vonatközlekedési terv menetrendszerintiségi mutatójánál is bajok vannak, amellyel szorosan összefügg az utazási sebesség alakulása. A tehervonatok átlagos utazási sebessége szeptemberben csupán 12.5 kilométer volt. Ilyen alacsony utazási sebesség a téli hónapok óta nem fordult elő. Különösen gyengén áll az utazási sebesség a miskolci igazgatóságnál, ahol 11.3 és a szegedi igazgatóságnál, ahol 11.7 kilométer.

Befolyásoló tényező a menetrendszerinti indítás is, amelynél fokozatos visszaesést tapasztalhatunk. Különösen a debreceni igazgatóság rossz teljesítménye szembetűnő. A 73 százalékos célkitűzést mindössze 32.7 százalékra teljesítettük. Ezzel szemben dícséretet érdemelnek a budapesti igazgatóság területén dolgozó vasutasaink: a menetrendszerinti indításban elért eredményeik a legkedvezőbbek.

Ahhoz tehát, hogy mozdonyaink napi kilométerteljesítménye emelkedjen és elérje a vasútüzemi értekezlet határozatában lefektetett országos célkitűzést, a forgalmi szolgálatnak, a vontatásnak és nem kevésbbé a kereskedelmi szakszolgálatnak nemcsak beszélnie kell az együttműködésről, hanem azt meg kell valósítaniok.

A ferencvárosi fűtőházban nem megy minden a legjobban. Mégis meg kell állapítani, a ferencvárosiak mindent elkövetnek, hogy az ország egyik legfontosabb helyén a kerékkötő hibáktól szabaduljanak. Szép eredményt értek el az átlagos terhelés emelésében, amelyet kereken száz tonnával tornáztak fel. Az sem megvetendő, hogy a fűtőház teljesítményét tizzel kevesebb mozdonnyal érte el. Ezek a pozitív eredmények is mutatják, hogy a forgalmi és vontatási dolgozók együttműködése említésremélto teljesítményekre képes. Ideje lenne felhagyni az örökös „körfolyamatos" védekezéssel, hogy azért késnek a vonatok, mert gépre várnak, s azért várnak gépre a vonatok, mert a forgalom késve adja be a fűtőházba a gépeket.

Csak a gomb hiányzik

Balassagyarmat állomás forgalmi dolgozói ez év tavaszán örömmel szemlélték a több mint százezerforintos költséggel épülő fürdő szorgos építését. Mivel a városban más közületi fürdő nincs, a vasutas családtagok is együtt örültek, hiszen ígéretet kaptak ők is használatára. Nem kell majd a városon olajosan végigmenniök munka után a forgalmi dolgozóknak, nem kell majd a futballistáknak hideg vízben mosakodniok — szövögették gondolataikat a vasutasok.

Az öröm azonban nem sokáig tartott. Az elkészült fürdőépületből hiányzott a boyler. A leleményesség azonban segített. Laczkó elvtárs, pályafenntartási lakatos magaszerkesztette biztosító szelepével megoldották a kazán üzemeltetését. Két nyári hónapon át üzemben is volt a fürdő, bár előzőleg az elővigyázatos igazgatósági II. osztály nyilatkozatot iratott alá a kazántűtővel, hogy személyileg felelős a fürdővíz melegítésével járó esetleges következményekért. Két hónapig nem is történt semmi baj. A balassagyarmatiak élvezték a fürdés örömeit.

Ekkor azonban jött a szigorú utasítás: a kazán nem üzembiztos, a fürdést le kell állítani. Nem megfelelő a biztosítószelep, holott az mozdonyra szerelve kiállta a két atmoszférás nyomáspróbát, a fűtőház és a pályafenntartás fürdői azelőtt és azóta is ilyen biztosítószeleppel dolgoznak — üzembiztosan.

Néhány hónapra rá — hogy mégsem álljon kihasználatlanul a fürdő — a pályafenntartás dolgozói hozzákezdtek a reparálgatáshoz. Beszereltek egy boylert, nagy kínnal, mert az épület olyan alacsony, hogy ezzel a megoldással is csak alacsony víznyomást tudnak biztosítani. Mindez azonban nem jelenti, hogy a dolgozók fürdőhöz jutottak, hogy ezt a vágyat elérhessék, szükség lenne egy boyler-csapra és két méter hosszú, egycollos csőre, de ilyen nincs. Igéret azonban annál több van. Egy kis jóakarat és párszáz forintos költség miatt így áll kihasználatlanul a 120.000 forintos létesítmény: *a kabát tehát megvan, csak a gomb hiányzik róla.*

INVÁZIÓ

Furcsának tűnik, de szintiszta igaz, hogy Gelléri József, a MÁV Budapesti Magasépítő ÜV székesfehérvári 7. számú kirendeltség főépítésvezetője vasutas létére fél — a vonatoktól! Reggelenkint ott áll az iroda ablakánál, idegesen harapja a szájaszélét, még a kezе is remeg, ha hallja, hogy fújva, szuszogva megérkezik a pesti gyors. Hogy félreértés ne essék, nem a mozdonytól, kocsiktól fél — hanem a vonattal érkező ellenőrök sokaságától. S ezen nem lehet csodálkozni, mert más is félne, remegne az idegességtől az ő helyében.

Gelléri elvtárs napja csak a vonat érkezéséig tart. Utána vége mindennek, elsöpri őt az ellenőr-invázió. Invázió — ez nem túlzás. Például X. hó 1-én 17 ellenőr, X. hó 12-én ugyanannyi, s a közbeeső napokon 5, 14, 9, 6 — amilyen a szerencséje. Mert október hónap szerencsés, hisz elsejétől 21-ig „csak" 86 ellenőr jött. Mi ez például a mult hónaphoz képest, amikor öt nap alatt 89-en jöttek!

Csupa fontos ember, csupa szaktekintély mind, aki jön, mindnek dolga van Gelléri Józseffel, mind cipelné magával helyszíni szemlére, vizsgálatra. Még szerencse, hogy nem tudják szétszedni, így egyszerre csak egy ellenőrrel mehet, s ő megy. Mit is tehetne egyebet? De a munkája áll — azt az ellenőr nem végezheti el helyette. Az ellenőrnek más a dolga, az megállapít. Például megállapítja, hogy a pályamesteri iroda és raktár építése megállt, mert nincs faanyag. Ezt feljegyzi, aztán lejön egy hét mulva és újra megállapítja — hogy semmi sem változott. Furcsa, manapság abból nem lesz faanyag, ha az ellenőr felírja. Viszont más lesz — például napidíj.

A székesfehérvári 7. számú főépítésvezetőségen májustól október közepéig 669 ellenőr járt. Ezeknek a napidíja elegendő lenne 60.000 tégla megvásárlására! Jó lenne, ha erre is gondolnának a budapesti központban, a vasúti főosztályon és valamennyi társszolgálati ágnál, ahonnan özönlenek az ellenőrök nemcsak Székesfehérvárra, hanem minden fontosabb építkezéshez. Elismerjük: kellenek, sőt nélkülözhetetlenek az ellenőrök, de nem tízesével, huszasával naponta. Elég lenne belőlük mondjuk egy-kettő — de az sem naponként.

Téli forgalmi értekezletek

A téli forgalmi értekezletek, amelyeken a felkészülés és a téli szállítások idején követendő eljárásokat ismertetik a vasút legfelsőbb szakmai vezetői, november 16-án a vasúti gócpontokon megindulnak.

Ezúton is felhívjuk a vasutas dolgozókat, hogy az értekezleteken minél nagyobb számban vegyenek részt, hozzászólásukban mondják el javaslataikat, tapasztalataikat, észrevételeiket, ezzel is segítsék a vasút vezetőit és dolgozótársaikat az előttünk álló téli szállítási feladatok könnyebb és zökkenőmentes ellátásában.

Az új pécsi rendelőintézet



Az elmult napokban adták át rendeltetésének a pécsi területhez tartozó dolgozók számára épített új orvosi rendelőintézetet. (Németh Gyula felvétele.)

Kép a Szovjetunióból



Reggeli torna a vasutasok szocsi üdülőjében. (B. Solomovica felvétele.)

Végrehajtották a vasútüzemi értekezlet határozatát

Mintha vidámabban csengenének a csákányok Rákosrendező-pályaudvar környékén, s ha jól odafigyelünk, meg is értjük az egyenletesen lecsapó csákányok hangját:

— *Har-mad-szor is él-üzem...* — ismétlődik, ki tudja hányszázszor naponta a mindig friss örömet jelentő mondat a terézvárosi pályafenntartási főnökség szakaszain. Ha megkérdezzük valamelyik pályamestert, vagy akár egy egyszerű dolgozót, minek köszönhetik ezt a kiemelkedő eredményt, különböző megfogalmazásban ugyan, de lényegében ezeket a válaszokat kapjuk:

— *Minden munkában a IX. Országos Vasútüzemi értekezlet határozatát tartottuk szem előtt... Ujításokkal, észszerűsítésekkel emeltük a teljesítményt, csökkentettük az önköltséget...; Megszilárditottuk a munkafegyelmet...*

Nézzük meg, mi van a válaszok mögött. A határozat 15. pontjának a végrehajtása volt az egyik legsürgősebb feladat, mert az őszi forgalom kezdetére emelni kellett egyes vonalak teherbíróképességét. A főnökség a budapest—lajosmizsei vonalrész megelőző karbantartásával, az ívek megerősítésével, talpfasűrítéssel a vonal teherbíróképességét 16 tonna tengelynyomásról 17 tonnára emelték. A főnökség dolgozói felkutatták a használaton kívül álló, vagy kevéssé használt vonalrészeket s az itt talált, mintegy 80.000 forint értékű, kopásmentes vágányanyagot fontosabb helyeken építették be, — például *Rákosrendező* gurítóvágányainál.

A terézvárosiak időben befejezték mindazt a beruházási és felújítási munkát, amelyek az őszi forgalom szempontjából jelentősek voltak. A rákospalota-újpesti *„B"-lokálvágányt* bekapcsolták a forgalomba, s ezzel harmadik vágányon is biztosították a közlekedést. Egy-egy daruvágányt építettek Budapest-Nyugati pályaudvar és Pestlőrinc állomáson. A Nyugati-pályaudvar *„D"csoportjának* négy vágányát építették újjá és ezzel lehetővé tették a vonatok közvetlen bejárását Rákosrendező felől.

Vágányzárak, lassújelek csökkentése

A vasútüzemi értekezlet határozatának 16. pontját is magukévá tették a főnökség dolgozói. Azokat a vágányzárakat, amelyek a forgalom zavartalanságát befolyásolták, még szeptember előtt megszüntették. A vágányzárak idejét minden esetben sikerült megrövidíteniök, mégpedig úgy, hogy jó előkészítéssel csak a legfontosabb munkákat hagyták a vágányzár idejére. A forgalommal mindig alaposan megbeszélték a vágányzár legalkalmasabb idejét, így sokszor teljesen vonatmentes időben sikerült elvégezni a vágányzáras munkákat, mint például az óbudai vonalrészen.

Augusztus közepén még kilenc lassújel volt a főnökség vonalain, közülük kettő a felszabadulás óta állandóan fennállott. Az őszi forgalom megindulásáig a lassújelek közül ötöt, azóta pedig további kettőt megszüntettek.

A vasútüzemi határozatnak a főnökség területére vonatkozó részét, tehát *teljes egészében végrehajtották* a terézvárosi pályafenntartási dolgozók, sőt ezen túlmenően is segítették az őszi forgalom sikerét. Az árutovábbítás meggyorsítása érdekében például többezer négyzetméternyi rakodóterületet burkoltak kővel, ugyancsak utakat építettek a raktárakhoz.

A terézvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói most a téli forgalom sikerét készítik elő és továbbra is jó munkával küzdenek azért, hogy negyedszer is elérjék az élüzemcímet.

Az igazgatóságok együttműködésének hatása Szabadbattyán állomáson

Egy pillantás az igazgatóságok térképére és szinte megsajnálja az ember *Szabadbattyán* állomást, amely a budapesti igazgatóság *„előretolt őrhelyeként"* a szomszédos szombathelyi és pécsi igazgatóság területe közé ékelve fekszik a tapolcai és a nagykanizsai vonal elágazásánál. Az igazgatósági határállomásoknak rendszerint nincs könnyű dolguk, mert *„minden szentnek maga felé hajlik a keze"*-alapon valamennyi igazgatóság, elsősorban a maga érdekét nézi és ilyenkor gyakran a határállomáson csattan az ostor, ha a rosszul rendezett elegyről, tisztátalan irányvonatokról, vagy egyéb forgalmi zavart okozó bajokról van szó.

Lássuk, hogyan áll a dolog az idei őszi forgalomban itt, Szabadbattyánban, három igazgatóság határán?

— Tíz éve teljesítek szolgálatot Szabadbattyán állomáson — mondja *Simon László* elvtárs, forgalmi szolgálattevő — ez idő alatt sokszor éreztem az igazgatósági sovinizmus káros hatását. Örömmel állapíthatom meg, hogy *az utóbbi időben, különösen ebben az esztendőben megjavult a helyzet. Komoly törekvést látok arra, hogy mindhárom igazgatóság segítse egymást.*

— Elsősorban a mi igazgatóságunk jár elöl jó példával — kapcsolódik be a beszélgetésbe *Iván László* elvtárs, állomásfőnök. — Nem is olyan régen a szomszéd igazgatóságok még sokat panaszkodtak a fehérvári engedélyrevárások miatt. A nyáron 5—6 órás engedélyrevárások is voltak. Az osztályvezető elvtárs a helyszínen vizsgálta meg a dolgot, tanácskozott, intézkedett és *az engedélyrevárások megszűntek.*

— Persze még vannak bajok. Jogosan kifogásolják például a szomszédos igazgatóságok, hogy *a fehérvári tolatós vonatok rendezetlenek.* Emiatt már nálunk kezdődnek a zavarok. Rendkívül sokáig tart a tolatás és ez elveri a párosszámú tolatós tehervonatokat. Ugy tudom, az állomás helyzete miatt a fehérváriak engedélyt kaptak a lazább rendezésre, de *az első 5—6 állomás elegyét akkor is a vonat elejére sorozhatnák.*

— Ami a szomszédos igazgatóságokat illeti, nincs rájuk nagyobb panasz. Kéréseinket megértéssel kezelik. Különösen a kanizsai vonalfőnökséggel jó a viszonyunk, de a tapolcaival is jól együtt működünk. Az utóbbi napokban előfordultak ugyan zavarok kanizsai viszonylatban amiatt, hogy a szomszédos *Kiscséri-puszta* három esetben túlfogadta magát. November 2-án például az 1219-esnek nem volt vágánya és kint állt a jelzőnél, ami 101 perces késést okozott, mert el kellett jönni két tehervonatnak, amíg fogadni tudták. Ugyanez az eset állott elő november 9-én éjjel, az 1920-assal. Itt kellett megvárnia, amíg lekürdték az 1261/D-t. Ez 25 perces késésbe került. Ugylátszik, a menetirányító nem figyelte eléggé a vonatforgalmat.

A kanizsai olajvonatok ügyét teszi még szóvá Iván elvtárs. Az olajvonatok Szabadbattyánig jól szaladnak, itt azonban rendszerint elfogy a szenük és minden gép szerelni megy Fehérvárra. Ez hatalmas késéseket okoz, mert 4—5 óra, amíg a gép körüljár a zsúfolt fehérvári állomáson és szerelni tud a kis fűtőházban. *Vonatok sorát verik el ezzel.* Iván elvtárs javaslata — amit ezúton közvetítünk a pécsi igazgatóságnak — hogy *a gépek szereljenek Siófokon*, ahol van megfelelő szénszerelő és munkaerő is rendelkezésre áll. Nagy mértékben megkönnyítené ez Szabadbattyán és Székesfehérvár állomás helyzetét, az olajvonatok futását pedig meggyorsítaná.

Sonkoly elvtárs, népfrontbizottsági tag — tanácstagjelölt

Pirospozsgás, barna ember *Sonkoly Nándor* intéző, Budapest-Dunapart teherpályaudvar kocsiintézője. Amikor beszél, nevetés vibrál a szemében, pedig komolyan, megfontoltan válaszol a hozzáfordulók kérdéseire — látszik, hogy érzi a szavak súlyát. Munkatársai talán éppen ezért a belső derűjéért is szeretik. A forgalmi szolgálattevő, a kocsimester gyakran megkérdezi tőle, hogy csináljuk ezt — mi a teendő azzal? És ő nem haragszik a „zavarásért". Mindig arra törekszik, hogy a munka fennakadás nélkül, zavartalanul folyjon. Ezért tudta a sztahanovista szintet teljesíteni és így válik érthetővé *Zaránd* állomásfőnök elvtárs elismerő szava: — *a mi kocsiintézőnk kiváló munkaerő.*

Most azon fáradozik, hogy az induló II. vágányra egy keresztezést tegyenek be, mert annak hiányában csak nagy kerülővel, felesleges előrehúzásokkal tudnak a *„kórház-vágányokra"* átállítani. Igaz, ezt az igyekezetét eddig nem sok siker koronázta.

Annál többet ért el viszont szociális téren. *Sonkoly* elvtárs az állomás dolgozóinak bizalmából a helyi ÜB elnöke. A pártszervezettel közösen kiharcolta, hogy az állomás fürdőhelyiségébe boyler kazánt helyezzenek. Az üzemszemlén jegyzőkönyvezette, hogy a vonatkisérő helyiség ablaka gazzal van betömve, s ennek eredményeként a közeljövőben kijavítják a sérült ablakot. És így lehetne tovább sorolni. *Sonkoly* elvtárs azonban nemcsak szolgálati helyén képviseli a dolgozók érdekeit, hanem lakóhelyén, Pécelen is. Ennek következménye, hogy népfrontbizottsági tagnak választották és tanácstagnak jelölték.

— A dolog úgy esett — emlékezik vissza — hogy a péceli vasutas kultúrgárda régi művezetője elhanyagolta feladatát, a kultúrgárda munkája leromlott. Ezt látva, körülbelül fél évvel ezelőtt elvállaltam a művészeti vezetést és kisebb-nagyobb eredményeket már értünk is el. A péceli dolgozók először itt figyeltek fel tevékenységére. Később látták, hogy bármilyen probléma akad, azonnal kész a segítésre, ezért bizalmuk nőttön-nőtt iránta.

Sonkoly elvtárs egymásután szervez és vezet kisgyűléseket a népfront jelentőségéről, a tanácsválasztásokról. Résztvesz a választással kapcsolatos szervezési és politikai kérdések megbeszélésében. És ha jártában-keltében észreveszi a lakosok valamilyen sérelmét, intézkedik.

Nem hasztalan a fáradozása. Tetlei nyomán az emberek közelebb jutnak népi demokratikus rendszerünk politikájának megértéséhez, elmélyültebb szeretetéhez.

Vincze György

Köves elvtárs Leningrádba indul

A búcsúzkodás, a messzi útra indulás izgalommal fűtött perceiben beszélgetünk *Köves János* elvtárssal, a pécsi igazgatóság V. osztályának távirászával aki Leningrádba indul, a november 14-én kezdődő rádiótávirászversenyre.

— A Szovjetunióban eddig is minden évben megrendezték a legjobb szovjet rádiótávirászok versenyét — mondja *Köves* elvtárs. — Az idén elsőízben hívták meg a versenyre a népi demokratikus országok legjobb távirászait. Boldog vagyok, hogy a versenyre induló magyar távirászcsoportban képviselhetem a vasúti távirászokat.

Köves elvtárs 17 éve vasutas, vasúti szolgálatának első hat évében volt pályamunkás, raktári munkás, irodakezelő, s amikor letette a segédtiszti vizsgát, kinevezték — üzemi altisztnek. Csak 1943-ban kapta meg a segédtiszti kinevezését és ekkor lett távirász Nagykanizsán.

Hazánkban 1951-ben rendezték meg elsőízben a vasúti távirászok versenyét, majd az országos távirászversenyt. Köves elvtárs a vasúti távirászversenyben azóta négyszer vívott ki első helyet, az országos versenyben pedig az évek során az első, ötödik, harmadik, az idén pedig a negyedik helyen végzett.

— A távirásztechnika nagy fejlődését bizonyítja — mondja — hogy 1951-ben 155-ös ütemmel lettem országos első, vagyis egy perc alatt 155 betűt tudtam a vétel alapján jól, olvashatóan leírni. Hozzáteszem, hogy a nemzetközi előírás 80 betű percenként. Az idén 200-as ütemmel végeztem a negyedik helyen. A leningrádi versenyre alaposan felkészültünk, válogató, majd döntő verseny alapján jelölték ki a legjobbakat. A leningrádi verseny azt is mutatja, milyen nagyfontosságúnak tartják a Szovjetunióban a hírközlés gyorsaságának növelését és ennek kapcsán felvetődik a magyar vasúti távirászok fokozottabb képzése is. Én magam is foglalkozom kezdő távirászokkal és így már régebben javasoltam, hogy képzésük, fejlődésük érdekében szükséges lenne egy úgynevezett adófej beszerzése a vasútnál. Sajnos, eddig még nincs ilyen készülékünk.

Köves elvtárs szép útravalóval indul: eddigi eredményeiért soronkívül főintézővé nevezték ki és 3000 forint vezérigazgatói jutalomban részesült. S most a vonatablakból így búcsúzik a vasút legjobb távirásza:

— *Remélhetőleg nem okozok csalódást. Szeretném bebizonyítani, hogy a magyar vasúti távirászok megállják helyüket a legjobbak versenyében is.*



A vasút legjobb távirásza munka közben. (Németh Gyula felvétele.)

Tegyük törvénnyé a vonatigazolványok vezetését és vizsgálatát!

Vasutunknál a vonatforgalom lebonyolítása nem nélkülözheti a munkafolyamatok és mozzanatok adminisztrációs rögzítését. A vonatforgalomnak utasítás szerinti, pontos adminisztrálása ad eleven, hű és maradandó képet a vonatok közlekedéséről, a végzett munkáról. Ennek az adminisztrációnak egyik legfontosabb része a vonatigazolvány vezetése. Jól vezetett vonatigazolványból és annak mellékleteiből meg lehet állapitani mindent, ami a vonat közlekedésével kapcsolatban felmerül, de ezen túlmenőleg statisztikai adatszolgáltató is.

Régi gyakorlat már vasutunknál a vonatigazolvány vizsgálat. Ennek a feladatnak az ellátására rendszeresített vonatigazolvány vizsgálók nagyon fontos munkát végeznek. Munkájuk nyomán lehet megbízható képet kapni a rendelkezési szakaszon uralkodó forgalmi viszonyokról, az állomások, a vonatkísérők, a pályaszemélyzet, a mozdonyszemélyzet munkájáról, munkaviszonyairól, a fegyelmi állapotokról, a műszaki és üzemi berendezések állapotáról, teljesítőképességéről, azok kezeléséről. Egyszóval mindenről, ami vezetési és irányitási szempontból, mint támpont nélkülözhetetlen, különösen a szocialista tervgazdálkodás idején.

A fentiekből látható, hogy milyen fontos és hasznos a vonatigazolvány vizsgálata és ennek ellenére az igazgatóságok egész a legutóbbi időkig elhanyagolták ezt a munkát. Egyes igazgatóságoknál voltak időszakok, amikor a vonatigazolvány-vizsgálat teljesen szünetelt, mert az ide beosztott dolgozókat más feladatok ellátásával bízták meg. Igy következett be az az állapot, hogy a vonatigazolvány vezetése formálissá vált s nem adta hű képét a vonatközlekedésnek, a közlekedés körülményeinek.

Az igazgatóságok ha sokára is, de rádöbbentek e hiányosságok súlyosságára és fokozott mértékben rátértek az állandó vonatigazolvány-vizsgálat gyakorlására. De a forgalmi irodákban sokhelyen még ma is felületesen kezelik a vonatigazolványt. — A jelentkező vonatvezető egyszerűen bemondja a naplózáshoz szükséges adatokat, legtöbbször „hasból". Ezt minden további nélkül naplózzák, bélyegzővel és aláírással látják el, anélkül, hogy ellenőriznék a vonatigazolványt, illetve a bemondott adatok helyességét. A legfontosabb adatnak, a fékszázalék kiszámításának ellenőrzésére — ami pedig nagyon szigorúan előírt kötelessége a forgalmi szolgálattevőnek — a legritkább esetben kerül sor. Ezt tapasztalva a vonatvezető maga sem tulajdonit fontosságot a vonatigazolvány vezetésének.

Vonataink általában folytatólagos, illetve légfékezéssel közlekednek. A felszerelési hiányosságok (a mozdonyon nincs légszivattyú, vagy van ugyan, de kis kapacitású) miatt vannak még kézi, vagy vegyes fékezéssel közlekedő vonataink is. Előfordulhat azonban az is, hogy a légszivattyú használhatatlansága miatt közlekedik a vonat kézifékkel. A vonatigazolvány menetközbeni vizsgálatánál az esetek túlnyomó többségében, ha a vonat mozdonyán légszivattyú van, függetlenül minden előbbi eset fennforgásától, a vonatigazolvány úgy van vezetve, mintha a vonat teljes egészében légfékezéssel közlekedne. Ha a vonat menete közben nincs ellenőrzés, vagy nem jön közbe olyan esemény (baleset), ami alapos vizsgálat tárgyát képezi, a vonatigazolvány-vizsgáló a leadott vonatigazolványból a fékezés körülményeit visszamenőleg nem tudja megállapitani. A vonatfékezési adatok hiánya, vagy helytelen rögzítése fakadhat lustaságból, felületességből, de minden ilyen esetben felmerülhet a gyanú, hogy esetleg a mozdonyszemélyzet prémium utáni törekvéséből származik.

Az útátjáró sorompóknál az utóbbi időben mind sűrűbben előforduló balesetek, illetve az ezeket előidéző sorompókezelési hiányosságok eredői is a vonatigazolvány felületes vezetésére vezethetők vissza. A vonatvezetők, ha tapasztalnak is ilyen mulasztást, a vonatigazolványba nem jegyzik be, ennek következtében a mulasztás megtorlatlan marad. A sorompóőrök, ezt tapasztalva, továbbra is hanyagul végzik a szolgálatukat egész addig, amíg előbb-utóbb bekövetkezik a baleset a nyitva hagyott útátjáró sorompó miatt.

A forgalom biztonsága szempontjából fontos a berendezések karbantartása, sötétben helyes és félre nem érthető kivilágítása. A szolgálati helyek területének munkavédelmi szempontból megfelelő állapota a munka gyors és balesetmentes elvégzése szempontjából fontos. A szervezési hiányosságok e területről a legritkább esetben kerülnek bejegyzésre a vonatigazolványba.

Sajnos, a vonatigazolvány vezetésének ezeket a hiányosságait csak a menetközbeni ellenőrzések alkalmával vagy a balesetvizsgálatok alkalmával lehet megállapitani, mert a vonatigazolvány igazgatósági vizsgálata alkalmával nem göngyölithetik vissza pontosan a történteket. Itt kell megemlíteni, hogy még nem volt példa arra, hogy a vonatigazolványba bejegyzésre került volna a vonatvezetők részéről a tér felügyelet alatt tartásának a hiánya. Pedig ezen rendelet, illetve annak végrehajtása a közlekedő vonatok személyzetének életét és testi épségét is védi.

A vonatszemélyzet fegyelmezett magatartására és munkája végzésére nagy nevelőhatással volna, ha az állomások vezetői — ellenőrizve az állomásra érkező vonatok személyzetének munkáját, szolgálat közbeni magatartását és nem utolsó sorban a vonatigazolvány vezetését — a tapasztalt hiányosságokat bejegyeznék a vonatigazolványba.

Most, amikor az igazgatóságok III. osztályai megkezdték a vonatigazolványok rendszeres vizsgálatát — szükséges, hogy a vonatigazolványok vezetésének menet közbeni ellenőrzésével is elősegítsük a vonatigazolványok pontos vezetését. Nem mondhatunk le arról, hogy a vonatigazolvány vizsgálatán keresztül tökéletes képet kapjunk a rendelkezési szakasz forgalmi viszonyairól, a pálya és berendezések állapotáról, azok kezeléséről, az állomási munka jó, vagy rossz szervezéséről, a vontatási viszonyokról, általában minden szolgálati ágnál uralkodó munka- és szolgálati fegyelem állapotáról. A vonatigazolvány helyes vizsgálata lehetőséget nyujt az igazgatóságoknak azonnali, határozott intézkedések megtételére anélkül, hogy hosszas, körülményes ellenőrzéseken keresztül kellene kihámozni a munkát megnehezítő, vagy a forgalmat lassító és veszélyeztető hiányosságokat műszaki és egyéb vonatkozásban.

Az elmondottakból is látható: a pontosan vezetett vonatigazolványok vizsgálata az egyik legjobb ellenőrzési módszer vasútunkon. Ezért erőteljesen segíteni kell, törvénnyé kell tenni a vonatigazolványok vizsgálatát és az ennek alapját képező vonatigazolvány vezetését.

FEHÉRVÁRI JÓZSEF

FIZESS ELŐ
A „SZOCIALISTA VASÚTÉRT"-RA!

„Az ebéd egész héten kitünő és bőséges volt"

Az épület körül még homokhegyek, állványok, építőanyagok fekszenek, de a frissen felrakott falak mögött már a rend, tisztaság az úr. Az újdonatúj székesfehérvári ebédlő oszlopsorai között zöldterítős asztalok, kényelmes székek — s a levegőben a készülő ebéd inycsiklandozó illata.

Akik már láttak néhány újonnan épült ebédlőt, konyhát, azt tartják, hogy mindegyik között ez a legszebb, legmodernebb. Valóban érdemes megnézni, hogyan gondoskodtak arról, hogy a székesfehérvári új vasutasétkezdében jól elkészített ebéd kerülhessen a dolgozók elé.

Egy világos, csempézett falú szoba az úgynevezett előkészítő. Itt hámozzák a burgonyát, aprítják a zöldséget, szeletelik a húst. A már tiszta, elkészített nyersanyag innen kerül az anyagátvevő helyiségbe. Itt mégegyszer átdolgozzák a nyersételt, s csak ezután jut el a konyhába. A kiszolgálás a konyhából egy, az ebédlőbe nyiló ablakon keresztül történik és egy másik ablakon kerül vissza az elmosóba, a tányér, evőeszköz.

Egy-két furcsaság

Első látásra, de különösen az ebédlőasztalnál ülve, az ember csak dicsérőleg gondolhat azokra, akik tervezték, kivitelezték ezt az épületet. Azonban csak egy kicsit is gondosabb vizsgálódás után kiderül, hogy a sok fényt itt is kiséri árnyék.

Az élelemraktárt például délre nyiló ablakokkal építették és huzamosabb időn át betűz a nap. Az orvos nem engedélyezte eredeti rendeltetésére használni a raktárt, mert az itt elhelyezett élelem hamar megromlik! Emiatt a raktár, most az eredetileg irodának készült helyiségben van. Természetesen az iroda kicsi, nem felel meg egy raktár követelményeinek. Épült egy „kézi" élelemraktár is, de miután nincs szellőztetése, csak edénytárolásra lehet használni. Ezeket a hibákat enyhítené egy élelemtároló pince, amely eredetileg szerepelt a tervben, s melyből pusztán a pince lejárata készült el. Indok: pincét talajvíz miatt nem lehetett építeni. Valóban, nedves pincével nem sokat érnének. De a helyzet az, hogy nincs talajvíz! Tudniillik épült egy pince mindössze 2—3 méterre a tervezett élelempincétől — a központifűtés és különböző csövek számára, és itt nyoma sincs víznek, minden taplószáraz.

Van aztán más hiba is, nem az építésből adódó. Megvan a gázvezeték — de nincs meg a gáztűzhely. Ha sütni akarnak és sütnek is rendszeresen — pókhez kell vinniök, mert a gáztűzhellyel együtt a sütő is hiányzik a konyhából. A konyhát gépesítettnek tervezték — de nincsenek gépek. A főzéshez szükség lenne 100—150 literes edényekre, de csak 50 literesek állnak rendelkezésre. Mindez kiragadott, szembeötlő hiba, amely megnehezíti a munkát.

Mégis — és ez dicséretére válik *Takács Istvánnak* és munkatársainak — a dolgozók elégedettek az ételek minőségével. A panaszkönyvben, panasz helyett ilyen bejegyzések olvashatók: *„... a finom fánk elfogyasztása után csak azt mondhatom, amit a többiek — elsőrendű konyha. Röpet Magda." „Az ebéd egész héten kitünő és bőséges volt. Kissné, Mátyásné."* Majd ez következik: *„Az ebéd felért az otthoni vasárnapi ebéddel."* Ennél nagyobb elismerést már nemigen írhatnak a dolgozók s mégis azt kell megállapítani: *lehetne még jobb, még izletesebb az étel, ha kijavítanák azokat a hiányosságokat, amelyek fékezik a konyhai dolgozók munkáját.*

SZAKSZERVEZETI KÖNYVEK

Pécsi Ferenc: A szakszervezetek alapszervezeteinek felépítése és az üzemi bizottságok munkamódszere

A brosura a SZOT egyéves iskoláján elhangzott előadás anyagának nagy részét képezi. Foglalkozik a szakszervezetek üzemi szervezeteinek jelentőségével, az alapszervezetek szervezeti felépítésével és az üzemi bizottsági munka kipróbált módszereivel. Gyakorlati segítséget nyújt üzemi bizottságaink funkcionáriusai részére a kollektiv vezetés, a tervszerűség, az aktivista hálózat és a végrehajtás ellenőrzésének munkájához.

A brosura sok jó módszert ad az üzemi bizottságok funkcionáriusainak ahhoz, hogy helyesen lássák a szakszervezeti és gazdasági vezetés közötti különbséget.

Molnár Dániel: A dolgozó nők védelme

A brosura a Munka Törvénykönyvének a dolgozó nők védelméről szóló pontjaival, ezenkivül a dolgozó nők jogairól megjelent kormány- és más határozatokkal foglalkozik. Részletezi a nők egyenjogúságát biztosító munkajogi rendelkezéseket, kitér a nők munkaviszonyának keletkezésére, munkafeltételeik megállapítására, munkaviszonyuk megszüntetésére. Felsorolja azokat a munkaköröket, amelyekben nőket alkalmazni tilos. Magyarázza a terhes nők foglalkoztatásáról, munkakörülményeiről szóló rendelkezéseket. Beszél a terhes és szülő nők béréről és azokról a kedvezményekről, amelyek erre az időre megilletik őket.

HIREK

— A Vasutas Dolgozók Szakszervezete Központi Vezetősége november 19-én délelőtt 9 órakor a szakszervezet Benczur-utcai székházában ülést tart.

Az ülés napirendje: *1. Bevezető.* Ennek keretében *Gáspár Sándor* elvtárs, a szakszervezet elnöke beszámol a Központi Vezetőség július 9-i ülésén hozott határozatok végrehajtásáról.

2. A MÁV energiahelyzete. Energiatakarékosság az állomásutak területén. Előadó: Tölgyes Lajos elvtárs, a gépészeti szakosztály vezetője.

— A csornai vasutasok családtagjaikkal együtt erőteljesen segítik a munkáshiánnyal küzdő állami gazdaságot. Jó munkájuk nyomán például 43 mázsás kukoricatermést értek el holdanként. Az állami gazdaság vezetősége levélben köszönte meg a csornai vasutasok jó munkáját.

— Az országos gépíróverseny keretében a vasúti főosztályon *Harangozó Ferencné* bizonyult a legjobbnak. A második és harmadik helyezést *Sárosi Lajos* és *Nagy Ferencné* érte el. A szakszervezet elnöksége mindhárumukat könyvjutalomban részesítette.

— Megjelent a „Vasút" című lap rendkívüli száma november 10-én. A különkiadás sokoldalúan foglalkozik az őszi forgalom legégetőbb problémáival.

— Eladta a MÁV tulajdonát képező esztergapadot *Gazdag Gyula*, a Landler Jenő Járműjavító üzemvezetője. Összejátszott *Milatics Józseffel*, a Lóden Posztógyár beruházási felelősével, aki kieszközölte, hogy a 30.000 forint vételárat készpénzben kifizessék Gazdagnak. A fővárosi bíróság *társadalmi tulajdon sérelmére elkövetett sikkasztás és lopás bűntette* miatt eljárást indított.

★

LAKÁSCSERE. Egyszoba-konyhás, fürdőszoba, verandás családi házamat (XVIII. kerület, Pestlőrinc) elcserélném kétszobás lakásra, vagy hasonlóra, belterületen. Érdeklődni lehet: MÁV lakáshivatal, Kertész-utca 14, IV. emelet. Telefon 14-82/25.

SPORT

Közös munkával a vasutas sportbecsület helyreállításáért — Szolnokon

Vezetők, sportolók és szurkolók körében hetek óta sok szó esik egy sporterkölcsöket mélyen sértő vesztegetési kísérletről. Az eléggé el nem ítélhető tevékenységet a Szolnoki Lokomotiv labdarúgó együttesével kapcsolatban emlegetik. A hivatalos vizsgálatok kideritették, hogy a vádak fedik a valóságot. A Sortex elleni mérkőzés előtt a vendégcsapatot meg akarták vesztegetni. Nem csökkenti a bűnösséget az sem, hogy a vesztegetést a hivatalos vezetőktől teljesen független szurkolókból alakult „Baráti Kör" szervezte, s Romhányi intéző csak a közvetítő szerepét vállalta.

Romhányi hivatalos vezetője volt a sportkör labdarúgószakosztályának, s mint ilyennek tudnia kellett volna, hogy tettével a reábízott fiatal sportemberek ellen vét a legnagyobbat. Egy becsületes vezetőnek a sportolók nevelését elsősorban jó példával kell alátámasztania. Ennek hiányában nem követelheti meg egyetlen vezető sem, hogy sportolói a sporterkölcsök szellemében küzdjenek a pályákon, küzdőtereken. De a szűkebb sportköri életen kívül is súlyos nevelési hiányosságokra mutat ez a sajnálatos eset. A sportkörök gyakran panaszkodnak, hogy egy-egy szurkoló magáról megfeledkezve zavarja a pályákon a sportolók nemes vetélkedését. Ilyen esetben minden vezető elitéli a sportszerűtlen közönséget. De vajjon a történtek után Szolnokon tiszta lelkiismerettel felmeri-e emelni valamelyik vezető szavát a szurkoló tábor sportszerűtlen magatartása ellen? Nem! Nem, mert az első és legfőbb hibát maguk a vezetők követték el azzal, hogy nem találták (de talán nem is keresték) meg az annyit hangoztatott nevelő utat a felét könnyen elvesztő szurkolók felé.

A bűnös vezető elnyerte méltó büntetését, de ezzel csak a szégyenletes ügy nyert hivatalos elintézést. A nehezebb feladat, a szurkolótábor nevelése, még hátra van. Ez a feladat a szolnoki vezetőkre vár, akiknek további munkájától függ a vasutas sportbecsület helyreállítása Szolnokon.

A szegedi vasutasklubban



Dolgozóink kitünően pihennek, szórakoznak a szegedi vasutasklubban.

(Kovács Géza felvétele.)

Műszaki kocsiszolgálati főnökségek készülnek a télre

A júniusi határozat óta fokozott jelentősége van a vasútnál a műszaki kocsiszolgálat munkájának, hiszen jórészt ettől függ a jobb utazási feltételek megteremtése, az utazóközönség kényelmének biztosítása, egészségének megvédése.

A műszaki kocsiszolgálat ennek tudatában készül a télre. Ez tűnik ki azokból a vállalásokból, amelyeket két legnagyobb műszaki kocsiszolgálati főnökségünk, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálat és a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói — a MÁVAG felhívásához csatlakozva tettek.

A Keleti Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói a jólfűtött kocsik biztosítása érdekében arra összpontosították munkájukat, hogy a fűtési idény kezdetére megfelelő mennyiségű gőzfűtési tömlő álljon rendelkezésre. Sikerült is ezt elérni, mégpedig sokkal eredményesebben, mint tavaly: 1953 őszén, október 1-ig 3045 tömlőt javítottak meg, és 815 új tömlőt készítettek. Az idén 1880 új tömlőt állítottak elő, s a tavalyinál máris nagyobb mennyiségű tömlővel várják a fűtési idény megkezdését. De a munka tovább folyik, s mivel férfi munkaerőnek szűkében van a főnökség, nőket is betanítottak a gőzfűtési tömlők összerakására.

A kocsik világításának megjavítása érdekében az akkumulátorok töltésére higanygőzös egyenirányítókat kapcsolnak be. Az elmult télen rendszerint nem tudták kivárni a töltéshez szükséges négy-öt órát, mert sürgősen szükség volt a telepekre. Az egy-kétórás, gyengetöltésű telepek hamar kimerültek, és a kocsik sötétben érkeztek vissza. A higanygőzös egyenirányítók segítségével most rövidebb idő alatt is jól fel tudják tölteni a telepeket, így nem fordul elő, hogy útközben megszűnik a világítás.

A kocsik ablakait rendbehozták, üveghiány, rosszulzáró ablak nincs.

A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói vállalták: a eddig elkészített 1300 gőzfűtési tömlőn felül még ezer tömlőt készítenek, hogy az elromlott tömlőket állandóan pótolni tudják. Tömlőhiány miatt nem lesznek az idén fűtési zavarok a Nyugati-honos kocsiknál — ígérik a dolgozók. De a tavaly télen oly gyakori világítási zavarokat is ki akarják küszöbölni. Most folyik az új transzformátor építése, ami nagy mértékben megjavítja a telepek töltését. A baj az, hogy kevés telepet kap a főnökség, emiatt a használatban lévő telepek túl vannak feszítve, és két-hároméves élettartamuk egy évre csökkent. Kérik, lássák el őket megfelelő mennyiségű teleppel, hogy jól világított kocsikat adhassanak az utazóközönségnek.

Az ablakok rendbehozatala megtörtént, pillanatnyilag ablakhiány nincs a főnökség kocsijainál.

Azt a vállalást, hogy az őszi forgalom sikere érdekében a teherkocsijavítás átlagát három százalék alá szorítják, oxigén-, karbid- és gázhiány miatt még nem tudták elérni. A dolgozók a *„Szocialista Vasútért"* útján is kérik a szertárt: *küldjenek nekik sürgősen megfelelő mennyiséget ezekből az anyagokból.* Jelenleg ugyanis az a helyzet, mivel nincs palackozott gáz, a hegesztésre váró kocsikat ki kell sorozni és be kell vontatni a műhelybe. Míg ha palackozva áll rendelkezésre gáz, kisorozás nélkül, a vágányok között lehetne elvégezni a javítást.

KULTÚROTTHONAINK ÉS A TÉLI FELKÉSZÜLÉS

A téli előkészületeket igen sok eszközzel segíthetik és kell is segíteniök a vasutas kultúrotthonoknak, a kultúrnevelési bizottságoknak. Különösen sokat tehetnek *a műszaki körök.* A téli felkészülés során szolgálati áganként szervezzenek *tanácsadó bizottságokat.* A bizottság tagjai műszakiak, régi gyakorlott vasutasok legyenek, akik tapasztalataikkal segítséget tudnak nyujtani a fiatalóknak, különösen az elsőteles dolgozóknak.

A felkészülést segíti a közeljövőben körútra induló *„téli forgalmi vándorkiállítás"* is. Ezt a példát követhetik a kultúrotthonok, az üzemek is, megfelelő képanyaggal, maguk is rendezhetnek hasonló oktatókiállítást. *A fotókörök* jelentős segítséget nyujthatnak ilyen kiállítás szervezéséhez.

A könyvtárak — különösen a szakmai könyvtárak — olyan könyvanyagot válogassanak össze és adjanak a műszaki köröknek, a dolgozóknak, amelyek segítségükre lehetnek a téli felkészülésben. Eredményes lehet, ha a képkiállításhoz hasonlóan, *könyvkiállítást* rendeznek.

A téli felkészülés és a téli forgalom időszakában a leghatásosabb kulturális segítség a szemléltető agitáció. A kultúrotthonokban, a szolgálati helyeken, az üzemekben a kultúrnevelési bizottságok helyezzék el a téli forgalom hőseinek képeit. Népszerűsítsék azokat a dolgozókat, akik gondos felkészüléssel helytálltak az elmult tél nehézségei idején is, a dicsőségkönyvben örökítsék meg nevüket. A téli forgalom legjobb dolgozóit népszerűsítsék filmvetítések előtt, műsorszünetekben, hangversenyeken ajánljanak nekik műsorszámot.

A kultúrotthonoknak is fel kell készülniök, hiszen munkájuk télen éri el tetőfokát, az otthonokban és körökben a hosszú téli estéken zajlik legjobban az élet. A dolgozók akkor keresik fel legszívesebben a kultúrotthonokat, ha az barátságos, kellemes légkörű. A kultúrotthonok igazgatói gondoskodjanak a kellemes esték megteremtéséről, a vasutas dolgozók sokoldalú szórakoztatásáról. Az időjárás viszontagságaival, a hóval, faggyal küzdő vasutas dolgozók fárasztó szolgálatuk után találjanak igazi felüdülésre, hogy egy-egy kellemesen eltöltött este után újult erővel folytathassák kemény munkájukat.

Kaszás István

Szocialista Vasútért Budapest a táblán út 83 — Levelezőink írják

Higiénia — vagy bürokrácia?

— *Mi lesz a tamási vonatkisérő lakianyával?* — kérdezi minden vonatkisérő hetek-hónapok óta, aki a *Veszprémből Tamásiba* közlekedő vonaton utazik. De a kérdésre nem kapunk kielégítő választ. Panaszunk minden bizonnyal a bürokrácia útvesztőjének lett áldozata. Pedig mi ugyancsak megelégeltük, hogy padon fekü̇dünk, hogy az ideiglenesen beállított melegedő-kocsi egyszer olyan legyen, mint a gőzfürdő, máskor meg hideg, mint a verem.

Tudomásunk van arról, hogy a laktanya készen van, be is rendezték már, csak éppen a vízvezeték hiányzik és emiatt nem nyitják meg a laktanyát. Mi megértjük azt, hogy a pécsi igazgatóság illetékes osztálya kényes a higiéniára. De miért csak itt kényeskedik? Miért jó a mosdótól a dombóvári vonatkisérők számára? Nincs vizvezeték a mezőhidvégi laktanyában sem és mégis használják a laktanyát a vonatkisérők. És tegyük még hozzá: mi is szivesebben laknánk — legalább is ideiglenesen — vízvezetéknélküli laktanyában, amely még így is sokkal kényelmesebb és egészségesebb, mint a melegedőkocsi, ahol szintén nincs víz.

Pálffy Lajos,
kezelő, veszprémi vonatkisérő.

Üres propaganda

A miskolci igazgatóság III. osztálya meghívót küldött öt állomás részére, melyben közli, hogy a KPM I. főosztály önköltségcsökkentési bizottsága a *Közlekedés és Mélyépítéstudományi Egyesülettel* karöltve november 2-án előadást tart Hatvan állomáson, melynek címe: *„A bérfegyelem megszilárditásának hatása az önköltség alakulására a vonatkisérői teljesitmények elszámolásánál"*. Előadó: *Puskás János* főintéző, KPM I/8/D osztály. „Elvárjuk — hangsúlyozza a meghívó — az állomásfőnök és vezénylő-oktató tiszt elvtársak feltétlen megjelenését. Meghívásunkat kérjük tolmácsolni a helybeli üzemi, forgalmi pártszervezet és üzemi bizottság titkár elvtársaknak is".

November 2-án 39 dolgozó hiába várta az előadót, nem jött. Mit jelent ez az önköltségcsökkentés szempontjából? Nyolc vidéki dolgozó napidíja, a 31 forint = 248 forint + 39 dolgozó munkaidő kiesése.

Az üzemekben a hibás munkadarabokat selejtutalványokon számolják el. Helyes volna, ha a KPM I főosztálya az ilyen felületes munkát hasonlóan az üzemekhez, *„selejt utalványon"* számolná el és a felmerült költségeket a hibát elkövetőkkel fizettetné meg.

Juhász Balázs,
miskolci igazgatóság

A SÖTÉTSÉG LEPLE ALATT

Ez év áprilisában 3—4 vagon brikett érkezett Lepsény állomásra. A helytelen tárolás következtében elporladt. Ezt az ócska szenet kénytelen volt megvenni 40—42 forintért, aki rászorult, mert az állomásfőnökség kijelentette, hogy addig nem rendelnek jó szenet, amíg az ócskát el nem hordják. Végre elfogyott és november 4-én megérkezett a várvavárt jóminőségű szén. Kedden és pénteken van a tüzelőanyagkiadás. Péntek reggel többen jelentkeztek 1—2 mázsa szénért, de legnagyobb megdöbbenésükre üres kézzel kellett távozniok, mert csütörtök este a sötétség leple alatt elfogyott a két vagon szállítmány.

Nemcsak a minőséggel, hanem a mennyiséggel is baj van. Gauzler István pályamunkás felesége 4 utalványra 540 kilogramm fát kapott 620 kilogramm helyett. Miért? Szeretnénk, ha illetékesek kivizsgálnák...

Erdélyi István
MÁV műszaki tiszt.
Lepsény

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Buda pest. VI., Sztalin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317. 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—40. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 47. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 NOVEMBER 22.



Bebrits Lajos elvtárs közlekedés- és postaügyi miniszter beszél a ferencvárosi értekezleten. Mellette Arató Károly, a budapesti igazgatóság vezetője és Németh József vezérigazgatóhelyettes.

KÖZÖS ERŐVEL A TÉLI SZÁLLÍTÁSI FELADATOK ZAVARTALAN VÉGREHAJTÁSÁÉRT

— Megkezdődtek a téli gócponti értekezletek —

Az őszi nagy forgalom után sincs megállás: a tél új feladatok, fontos tennivalók elé állítja a vasutat. Örömmel tettük magunkévá pártunk Központi Vezetőségének a népjólét emelésére, a munkás-paraszt szövetség kiszélesítésére, megszilárditására vonatkozó októberi határozatát, azt a határozatot, amelyet a vasúti munkára vonatkoztatva úgy értelmezhetünk, hogy a tél megnehezült körülményei között is lendületesebb dolgunk: szállítani, szállítani és szállítani, méghozzá jól, gyorsan, pontosan.

Az elmult tél tapasztalatai megtanitottak arra, hogy feladatainknak csak úgy tudunk megfelelni, ha az időjárás viszontagságai nem állitanak bennünket megoldhatatlan problémák elé, ha a téli nehézségekre alaposan felkészülünk. Ez tette szükségessé, hogy a vasutas dolgozók értekezleteken beszéljék meg a téli időszak különleges feladatait.

BUDAPEST-FERENCVÁROS CSOMÓPONT ÉRTEKEZLETE

A téli forgalmi értekezletek sorát *Budapest-Ferencváros* csomópont dolgozóinak megbeszélése nyitotta meg. Az értekezlet előadója *Bebrits Lajos* elvtárs, közlekedés- és postaügyi miniszter volt.

A kultúrház nagyterme zsúfolásig megtelt a csomópont dolgozóival és a csatlakozó vonalak küldötteivel.

Arató Károly elvtárs, a budapesti igazgatóság vezetője, megnyitóbeszédében hangsúlyozta, hogy az értekezlet célja: a ferencvárosi csomópont téli forgalmi feladatainak megtárgyalása, a hibák megvizsgálása és kiküszöbölése, hogy a vasút pótolhassa szállítási elmaradását és a *Munka Vörös Zászló Érdemrendjével* kitüntetett csomópont méltó maradhasson jóhiréhez.

Az emberről való fokozottabb gondoskodás jegyében

Bebrits elvtárs azzal kezdte beszédét, hogy az idei télre *sokkal jobban fel kell készülnünk, mint tavaly, nehogy ismét meglepetések érjenek bennünket.*

— Az idén a téli felkészülés *az emberről való fokozottabb gondoskodás jegyében történik* — mondotta, és felsorolta azokat az intézkedéseket, amelyek az utóbbi időben a vasutas dolgozók életviszonyainak megjavítása érdekében történtek. Példának hozta fel a fizetésrendezést, amely leginkább azokat a kategóriákat érinti, amelyek a munka nehezét végzik. Ezután az *egyenruhakérdésről* szólott. A pártnak és a kormánynak az a véleménye: annak ellenére, hogy a textillel való ellátást fokozott mértékben ki kell terjeszteni a falura, a vasutasoknak meg kell hagyni az ingyenes egyenruhaellátást. *A pályafenntartásnál és a műhelyi szolgálatnál is megkapja mindenki az egyenruhát*, de az ellátás tempóját a szélesebb tömegek ellátása érdekében mintegy másfél évre lassítani kell. Ezt az áldozatot meg kell hozni. A szabadjegy-kedvezmények megmaradnak. A racionalizálásról szólva megemlítette, hogy észszerű átszervezés történt ugyan a vasútnál a takarékosság érdekében, de senki sem került az utcára. *Határozottan cáfolta az ellenségnek azt a rosszindulatú híresztelését, hogy a vasútnál B-lista készül.*

Az egyes szakszolgálati ágak téli feladatait sorolta fel ezután. Elsősorban a *pályafenntartási dolgozókhoz* szólott, hangoztatva: *nekik kell gondoskodniok arról, hogy az állomások, a váltók, a rakodóvágányok a legnagyobb hóban, fagyban is tiszták legyenek, a pálya szabad legyen. A távközlő és biztosító berendezési szolgálat dolgozóinak fokozott mértékben kell ügyelniök a jelzők jó állapotára.* Vigyázni kell arra, hogy a szigetelt sinek be ne ázzanak. A vontatási személyzetnek a vonatok zavartalan továbbítása mellett elsősorban arra legyen gondja, hogy *jól fűtött kocsikat adjon az utazóközönségnek. A forgalom dolgozóinak a közlekedés akadálytalan biztosítása mellett a várótermek, a csarnokok jó fűtéséről, világitásáról is gondoskodni kell.*

Nagyobb lendületet az őszi forgalom hátralévő heteiben

Miközben a télre készülünk, nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy *hátra van még egy kemény hónap az őszi forgalomból* — mondotta. *December 20-ig még sok-sok millió tonna árut kell elszállitanunk*, amelyekkel eddig elmaradtunk. El kellene érnünk naponta a 14.000—14.500 rakott kocsit, de jelenleg csak 12—13.000 kocsinál tartunk. Ha december közepére nem tudjuk teljesiteni őszi szállítási feladatainkat, óriási felelősséget vennénk magunkra, mert a szállítások elmaradása azt jelentené, hogy kevesebb anyag, áru kerülne rendeltetési helyére s ezzel akadályoznánk az életszínvonal emelkedését. Nem tűrhetjük, hogy az építőipar azért ne teljesítse tervét, mert nem szállítunk neki építőanyagot. *Nem tűrhetjük, hogy a cukorrépaszállítás ne fejeződjék be december 15-re és az új cukor ne kerüljön idejében a dolgozók asztalára.* A mezőgazdaságot a tavaszi munkákhoz szükséges vetőmag, műtrágya és gépek idejében való elszállításával is segíteni kell. Nagy az adósságunk az exportszállításoknál. A bauxitnál például minden nap 150 kocsival maradunk le. Ez azt jelenti, hogy kevesebb textilt, lábbelit, és egyéb közszükségleti cikket kapunk külföldről cserébe. *A következő 4—5 héten feltétlenül biztositani kell a napi 14.500 kocsi megrakását és 13.500 kocsi kirakását.*

— *Hogy ez megtörténhessen, a ferencvárosi csomópontnak is jobban kell dolgoznia.* Uj Ferencvárost teremtettünk a legmodernebb berendezésekkel. A két modern gurítódomb azonban nem teljesíti úgy feladatát, amint azt elvárjuk. *A gurítódombok seperjék tisztára a fogadóutakat!*

— *A vontatásnak is lényegesen meg kell javitania munkáját.* Igaz, hogy a szén rossz, de ez még nem ok arra, hogy a mozdonyok másfél óra helyett 4—5 órát időzzenek a fűtőházban két forduló között. És arra sem, hogy hiányosan adják ki a gépeket. *Mindez méltatlan Ferencvároshoz.* Olyan munkát kell végezniök a ferencvárosiaknak, az őszi forgalom hátralevő szakában és az elkövetkező téli időszakban, hogy az megfeleljen a párt és a kormány kívánságainak. A képesség és a tudás megvan ehhez a dolgozókban, *munkára fel tehát: dolgozzunk!* — fejezte be beszédét a miniszter elvtárs.

Vállaljuk, teljesítjük...

A miniszter elvtárs felhívásának lelkes fogadtatása visszhangzott a hozzászólásokból. Ez csendült ki *Kozári József* elvtárs, a fiókmühely esztergályosának szavaiból, amikor hangoztatta, hogy *a dolgozók valamennyien magukévá teszik az elmondottakat és megfogadják, hogy kiküszöbölik a hiányosságokat.* Felhívta a szakmai vezetők figyelmét a védőruha-problémákra, a darabbéres dolgozók jutalmazásának kérdésére és a tüzelőellátás zavaraira, amelyekre orvoslást kért. *Klimos Béla* blokkmester a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálat dolgozóinak nevében tett igéretet, hogy minden tőlük telhetőt megtesznek az őszi, majd a téli forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében. Kérte, hogy a vontatási szolgálat dolgozói *jobban ügyeljenek a váltókra, a szigetelt sinekre. Balázs Ferenc* mozdonyvezető rámutatott, hogy *az igazgatósági sovinizmus még mindig nagyban gátolja a forgalom zavartalan lebonyolítását.* A ferencvárosi fűtőháznál az a legnagyobb baj, hogy *gépeik nem érkeznek vissza idejében az idegen igazgatóságok területéről. Az idegen igazgatóságok állomásai nem terhelik ki a ferencvárosi gépeket*, igy a nagyteljesítményű gépek kihasználatlanul futnak. *Kovács József* elvtárs, a szertár vezetője elmondotta, hogy a kocsikirakási időt nem minden esetben tudják betartani, mert a szertárnak csak két vágánya van, emiatt nem lehet kellő időben fogadni a kocsikat. *Pusztai Ede* elvtárs, kereskedelmi oktató a helytelen irányba továbbított kocsik ügyét tette szóvá. *Sipos Sándor*, a BEV-dolgozók nevében megigérte, hogy az őszi és téli forgalomból rájuk háruló feladatokat hiánytalanul teljesítik.

A napi 14.500 kocsiért

Udvarhelyi István elvtárs állomásfőnök hangoztatta, hogy a pályaudvar két gurítódombja ezen az őszön és télen tesz vizsgát. A vizsga nem indult biztatóan. Ennek azonban részben oka az is, hogy az irányvágányok szaporodásával nem tart lépést a fogadóvágányok szaporodása. Az okok között szerepel az is, hogy *sok új felvételes van az állomáson, akik még nem forrtak össze sem szakmailag, sem fegyelmileg a régi dolgozókkal. Nincs azonban Ferencvárosban egyetlen dolgozó se, aki ne értene egyet a miniszter elvtárs által elmondottakkal, éppen ezért nyugodt lelkiismerettel igérheti, hogy a ferencvárosi dolgozók a maguk munkaterületén mindent elkövetnek a napi 14.500 kocsi megrakásáért.*

Zrinyi János mozdonyvezető jobb dugattyúgyűrűket kért. *Nánási* elvtárs, a kereskedelmi szolgálattól azzal indokolta a két gurítódomb hiányos munkáját, hogy sok a *számadáselválasztás.* A számadásokat a nyugati rendezőn kezelik, közben a kocsi átmegy a keletire, számadása azonban a nyugatin marad. Ezen a helyzeten változtatni kell. *Rózsahegyi Ferenc* villamosmozdonyvezető a Kandó-mozdonyok jobb kihasználására tett javaslatot, *Vörös János* mozdonyvezető pedig a többterheléses-mozgalom problémáit boncolgatta.

Bebrits elvtárs a felszólalásokra adott válaszában kijelentette, hogy *az értekezlet jól sikerült, mert sok probléma megoldását elősegíti. Bejelentette, hogy kilátás van a szénhelyzet javulására.* A keleti- és nyugati-rendező összhangjának megteremtése érdekében meg kell teremteni a küldöncszolgálatot a két gurítódomb között, hogy ne forduljon elő számadáselválasztás. A két gurítódomb munkáját rövidesen az is javítja, hogy *hat új fogadóvágányt építenek.*

Benkovics Dezső elvtárs, a budapesti politikai osztály vezetőjének felszólalása zárta be a lelkeshangulatú értekezletet. Hivatkozott a tanácsválasztások tiszteletére indított munkaversenyre, amit a *ferencvárosi dolgozóknak is ki kell használniok a téli forgalomra való felkészülés érdekében.* Helyeselte, hogy a dolgozók bírálják a szakmai vezetést és a bürokráciát, észre kell azonban venniök, hogy az ő munkájukban is vannak még olyan hibák, amik gátolják a jó közlekedést. *Felszólította a mozgalmi szerveket, elsősorban a pártszervezeteket, hogy nagyobb figyelemmel kisérjék ezeket a hibákat és segitsenek azok kijavításánál.* Még mindig vannak olyan pártfunkcionáriusok, akik látják a hibákat, de nem merik azokat feltárni. A pártvezetőségi tagok és a szakszervezeti vezetők feladata, hogy álljanak a dolgozók élére és egyesült erővel vigyék sikerre a téli forgalmat.

Az értekezlet Arató elvtárs zárószavaival ért véget.



A ferencvárosi értekezlet részvevőinek egy csoportja.

ADÓSSÁG NÉLKÜL KEZDJÜK MEG A TÉLI FORGALMAT

Téli forgalmi értekezlet Pécsett

Pécsett már az értekezlet előtt kisebb csoportokban beszélgették a dolgozók, idézgették a tavalyi tél viszontagságait, a hősi harc tapasztalatait. *Tóth József* igazgató elvtárs is az elmult tél viszontagságairól beszélt bevezető szavaiban, mely után *Csanádi György* elvtárs, a MÁV vezérigazgatója tartotta meg beszámolóját.

— Az őszi forgalom csúcspontja idején jöttünk össze, hogy megbeszéljük a téli felkészülés feladatait. *A téli forgalomra elsősorban az őszi feladatok maradéktalan elvégzésével készülhetünk fel*, hogy adósság nélkül kezdjük meg a téli forgalmat. Ez biztosítja azt, hogy télen is el tudjuk szállítani a felkínált árumennyiséget. *Minden árut el kell szállítani*, ezzel kell hozzájárulnunk az új szakasz politikájának végrehajtásához.

Legfőbb feladat a jó felkészülés

Ezután *Csanádi* elvtárs részletesen kitért arra, hogyan függ össze a vasúti munka az új szakasz politikájával és ezzel együtt a vasutas dolgozók életszínvonalának állandó emelésével. *A jó munkához, jó munkafeltételeket kell biztositani. Felül kell vizsgálni a szolgálati helyek fütését, ki kell javitani az ajtókat, ablakokat.* Nem lehet eltűrni az olyan hanyagságot, mint *Dombóvár* fűtőházban történt: két hónapig nem volt *melegvizszolgáltatás egy csőrepedés miatt.* Az elmúlt télen kevés gondot fordítottunk a védőételek készítésére. Nem gondoskodtunk időben védőruháról és egyéb nélkülözhetetlen felszerelésről sem. *A télre való felkészülés azt is jelenti, hogy fokozottabban kell gondoskodni az emberről.*

A munka jelenlegi menetén javítani kell. A vasútüzemi értekezleten megszabott feladatokat ezideig nem teljesítettük minden részében. El kell szállítani minden felkínált árut — ez volt a legfőbb feladat. Ha ezt nem tesszük meg, akkor nem segítjük, hanem gátoljuk a kormányprogram végrehajtását. A meglévő hibákba egyetlen becsületes vasutas sem nyugodhat bele. Jelenleg naponta 1500 kocsival adunk kevesebbet a szükségesnél. A kocsikiállítások hibája miatt nem jut el időben a rendeltetési helyére az áru. *A következő hetekben, legalább a hét négy napján naponta 14.500 kocsit kell megrakni.*

A hiba fő oka a lassú elegymozgás, a rendezőpályaudvarok munkájának fogyatékossága, a vontatottan folyó ki- és berakás és az indokolatlanul hosszabb menetek. Szembe kell szállni azzal a nézettel, hogy mindez objektiv okok miatt van. Valóban kevés a kocsi, nem hibátlan a pálya, gyenge a szén. De sok még a hanyagság és a fegyelmezetlenség is. Szívvel-lélekkel, több lelkesedéssel kell dolgoznunk és akkor úrrá leszünk a nehézségeken.

Ezután *Csanádi* elvtárs a szállítható felekkel való szorosabb együttműködésről, és a munkafegyelemről beszélt. Részletesen ismertette, milyen hiányosságok voltak egyes szolgálati helyeken az elmult télen, majd rátért a feladatokra.

— Számítanunk kell arra, hogy a kormányprogram eredményeként növekedni fog a termelés és így a szállítás is. *A télen erősödni fog a darabáru forgalom.* Gondosan, épségben és határidőre kell eljuttatni a gyárak termékét falura. Ebben nem okozhat fennakadást a tél. Biztosítani kell a műszaki létesítmények, pálya, jármű, biztosítóberendezések, rakodóeszközök tervszerű minőségi karbantartását. A kedvezőtlen időjárás kihatásának megelőzésére a pályafenntartási szolgálat *biztositsa a hóvédők megjavitását, a meglévő védősövények hosszabbitását és gondoskodjon elegendő tartalékról.* A hófúvástól veszélyeztetett helyeken meg kell szervezni a *figyelőőri* szolgálatot és a szoros együttműködést a tanácsokkal. A vontatás tartalékoljon minél több *jóminőségű szenet* a legnehezebb napokra. *Gondosan elő kell készíteni a hóeltakarítógépeket és nagy körültekintéssel kell kioktatni kezelőit.* A készenléti szolgálatot kellő időben meg kell szervezni.

Rendkívül fontos az előírt, tervszerinti munka, a szakoktatás megjavítása, elsősorban *a D 4-es utasítás helyi viszonyokra alkalmazott ismertetése.* Az oktatásokon el kell terjeszteni a tavalyi tapasztalatok tanulságait. Különös gondot kell fordítani az első telesek felkészítésére.

(Folytatás a 2. oldalon)

Népnevelőink beszélgessenek el a tanácsválasztásig minden dolgozóval

Alig pár nap választ már el bennünket november 28-tól, a tanácsválasztás napjától. Ahogyan a választás napja közeledik, úgy fokozódik a népnevelők feladata, úgy növekszik a felelősségük. A választásig hátralévő idő alatt még minden dolgozóval beszélgetni kell, hogy minden dolgozóhoz eljusson a párt szava és ugyanakkor a dolgozók észrevételei, javaslatai a pártvezetőségekhez. Menjenek a népnevelők, adjanak őszinte választ a dolgozók kérdéseire.

A tanácsválasztás politikai munkája népnevelőinktől azt követeli meg, hogy a vasutas dolgozók mozgósítása mellett a lakóterületen is végezzenek agitációs munkát. Szép eredmények vannak már eddig is ezen a téren. *Békéscsaba fűtőházánál például már a népnevelők háromszor látogattak el a hozzájuk beosztott lakókhoz és több kisgyűlést tartottak a lakóterületen.* Az utolsó napokban szintén keressék fel a népnevelő elvtársak a családtagokat, beszélgessenek el velük, hívják fel figyelmüket, hogy 28-án tegyenek eleget állampolgári kötelességüknek. Helyes az, ha a népnevelő elvtársak által elintézett panaszokat ismertetik a lakókkal, közlik az elintézés eredményét.

Eddig népnevelőink igen eredményes munkát végeztek. Tudatosították a dolgozók között a tanácsválasztás jelentőségét, mozgósították a jelölőgyűlésekre, maguk is áldozatos munkáról tettek tanubizonyságot. *Miskolc pártbizottsága például megbízott egyes népnevelőket, hogy a vonalon lévő vasutas dolgozókat és családtagjait látogassák meg, beszélgessenek el velük.* Ezek a népnevelő elvtársak nem egyszer kerékpáron, vagy gyalog több kilométert megtettek, hogy a párt szavát elvigyék a községtől nagyobb távolságra lakó dolgozókhoz is. A népnevelő elvtársaknak továbbra is szívós felvilágosító munkát kell végezniök a vasutas dolgozók között. Ez a munka nemcsak a vasutas dolgozókra lesz hatással, hanem azok családtagjaira is. A vasutas dolgozó gondolkozása, cselekedete kihat a feleségére, választójoggal bíró gyermekére, aminek eredménye abban fog megmutatkozni, hogy 28-án együtt mennek el a szavazóhelyiségbe és adják le szavazatukat a Hazafias Népfront jelöltjeire. A vasúton folyó politikai munka azt bizonyítja, hogy népnevelőink munkáját áthatotta az a gondolat, hogy az *ő munkájuktól nagyban függ, hogy milyen eredménnyel dolgozik majd az újonnan választott tanács, hogy azok hogyan orvosolják és intézik a dolgozók ügyes-bajos dolgait.*

Most, amikor minden dolgozóval beszélgetnek ismét a népnevelő elvtársak, feladatuk: hogy *ismertessék a szavazás módját, magyarázzák meg, hogy a dolgozók a tanács gazdái és ezzel a joggal minden dolgozó éljen is.* Minden dolgozó mint gazda, aki négy évre előre tervezett, 28-án ezt a tervet hagyja jóvá és indítja be ennek a tervezetnek munkáját azzal, hogy szavazatát leadja a jelöltekre. A négy év közben pedig a tanácsbeszámolókon, fogadóórákon keresztül ellenőrzi a tervek végrehajtását. *A népnevelőknek még jobban meg kell ismertetni a dolgozókkal tanácstagjelöltjeiket.* Agitációs munkánkban ne csak a nevére hivatkozzanak, hanem mondják el, hogy eddig hogyan dolgozott, mit tett a dolgozók érdekéért, milyen kisebb-nagyobb problémákat intézett el, milyen termelési eredményei vannak, hogyan áll helyt a munkában, hogyan harcol a Központi Vezetőség határozatának megvalósításáért, életszínvonalunk emeléséért.

Legyen szoros kapcsolat a népnevelők és tanácstagok között

Ahhoz, hogy a párt szava minden dolgozóhoz eljusson, fel kell számolni egyes népnevelők azon helytelen nézetét, hogy értelmiségi dolgozókkal, vagy vezetőkkel — kisebbségi érzésre hivatkozva — nem beszélgetnek el, nem keresik fel őket, abból az elgondolásból, hogy „mit tudok én a vezető elvtársaknak mondani". Népnevelőinknek ezeket a dolgozókat is fel kell keresni, ki kell kérni véleményüket, meghallgatni problémáikat, ismertetni kell velük a párt politikáját.

A jó népnevelő tanácsokkal látja el a jelölt tanácstagokat is, tolmácsolja feléjük a dolgozók véleményét. Például *Ember Ferenc* elvtárs a Landler Járműjavítóból elmondotta a tanácstagjelöltnek: *úgy dolgozzál a tanácsban, hogy a te munkádon keresztül a dolgozók az egész tanács munkáját nézik és nem közömbös, hogy rajtad keresztül milyen véleményt alkotnak annak munkájáról.* Valamennyi vasutas tanácstag tartsa ezt szem előtt és érezze azt a bizalmat, amit a dolgozó nép szavazata jelent számára.

A tanácsválasztások 28-án megtörténnek, de a politikai munka egy percre sem szabad, hogy a továbbiakban visszaessen. Nem kisebb munkáról van szó, mint a Központi Vezetőség határozatának a gyakorlati megvalósításáról, melynek időszakára a vasúton a téli forgalom sikeres végrehajtása, az évi terv befejezése, az 1955. évi tervév beindulása esik. E feladatok végrehajtása közepette a népnevelő elvtársaknak olyan felvilágosító munkát kell végezniök, amely megérteti minden dolgozóval, hogy e határozat alapján milyen feladatokat kell végrehajtani a saját maga munkaterületén.

Tóth István,
a vasútpolitikai főosztály
munkatársa

Az Utasellátó is készül a téli forgalomra

Az Utasellátó Vállalat a zord téli időjárás idején meleg teával és meleg ételekkel áll az utazóközönség rendelkezésére. A vállalat központi raktárában 200 kiló teát készítettek elő a téli hónapokra. Hófúvások esetén a vonatok és távolsági autobuszok utasai részére záróra után is — tehát éjjel-nappal — fűtött étermet biztosítanak, ahol különféle meleg italok és ételek — forralt bor, tea, bableves, gulyás stb. — között válogathatnak az utasok.

Lényegesen megjavítják a távolsági személyszállító vonatok utasainak ellátását is. Többféle árut kap a mozgó kosaras-étszolgálat. Eddig általában csak perecet és sóskiflit lehetett kapni a vonatokon. Ezentúl lesz virsli, főtt kolbász, sajt, pogácsa, mignon, fasirozott stb. A forgalmasabb vonalakon külön személyt állítanak be az ital, egy másikat pedig az étel felszolgálására. Ez azért szükséges, mert a tavalyihoz képest kétszeresére emelkedett a vonatokon a fogyasztás. Az ételválaszték további növelésére és a minőség javítására külön konyhát szerveznek. Ugyanitt a söntések részére is készítenek különféle büféárut, sülttésztákat, pogácsát, rántotthúst és rántotthalat.

Érdekes újítást is bevezet a közeljövőben az Utasellátó. Még ebben az évben Budapesten és a nagyobb vidéki városok pályaudvarain tej- és tejtermék-árusító büféket létesítenek.

Változatosabb lesz az étrend az étkezőkocsikban. Reggelire például tejszínhabos babkávé, tea, vaj, dzsem és méz között válogathatnak az utasok. A déli menü és a vacsorai étlap is ízletes, változatos ételeket tartalmaz. Mind az étkezőkocsik, mind a mozgóétszolgálat árusait megfelelő mennyiségű italáruval is ellátják.

Gondoskodnak arról is, hogy télen a hálókocsik utasai jól fűtött hálófülkékben tölthessék az éjszakát. Függetlenül a szerelvény fűtésétől, a hálókocsikat külön is fűtik. Minden ágyhoz két gyapjútakaró tartozik, de a fázékonyabb utasok egy harmadik takarót is kérhetnek a kalauztól. A fűtési idény alatt hideg-meleg víz áll rendelkezésre a ..ocsiban.

Tíz éve vagyok párttag

Emlékezem ::: 1944 december 21-én napfényes, szinte tavaszias idő volt Debrecenben.

A romoktól borított városon át ballagok apámmal a vagongyár felé. Mintha még hallanánk az ágyúk hangját, a harckocsik dübörgését. A vagongyár udvarán *Tóth József* elvtárssal találkozunk. Keményen szorítunk kezet. — *Délután a szereldében* — mondja. — *Jó, majd szólok a többieknek is* — feleli apám.

Lapátot, csákányt veszünk a kezünkbe, romokat takarítunk, s közben a nácikat szidjuk. Lassan eljön a dél. Elővesszük szerény ebédünket. Apám arról beszél *Bangó* elvtárssal, kit lehetne még elhívni a délutáni gyűlésre. Én arra gondolok, jó lenne elmenni, hátha felvesznek a pártba.

A város felől harangzúgást hoz felénk a szél. Érezzük, hogy valami rendkívüli történt. A romok között botorkálva jön boldog mosollyal az arcán *Szatmári* elvtárs, a Magyar Kommunista Párt egyik szervezője. — Elvtársak! Megalakult az Ideiglenes Kormány! — Éljen! — tört fel a kiáltás sok munkástorokból. Én nekibátorodva fordulok apámhoz. Hadd menjek el délután én is a gyűlésre. Apám szemében az öröm fénye villan és csak annyit mond: *Majd megbeszélem az elvtársakkal.*

Bátortalanul, dobogó szívvel ülök az apám mellett a gyűlésen. Egy elvtárs az új kormányról beszél. A következő napirendi pont: tagfelvétel. Felállok; fejem zúg, szívem a torkomban érzem, amíg az önéletrajzomat mondom. És hallom a tagság válaszát. *Tóth* elvtárs hozzám lép, kezetszorít. Ettől a perctől kezdve életemnek új szakasza kezdődött.

Most, tíz év múlva azon gondolkozom, hogyan tudnám méltóképpen megünnepelni ezt a napot. Brigádtársaimmal versenykihívást dolgoztunk ki. Vállaltuk, hogy 1954. évi tervkiszabásunkat december 21-re teljesítjük, 100 százalékos minőségi munkát végzünk, a napközi eltávozást megszüntetjük és tíz százalékban ócska anyagot használunk fel. Ennek teljesítésére versenyre hívjuk a járműjavító összes brigádjait.

Nagy VII. Imre brigádvezető
Debrecen, Járműjavító Ü. V.

(A pécsi tudósítás folytatása az 1. oldalról)

Biztosítani kell, hogy az emberek megkapják téli járandóságaikat, a ruhát, melegítő italokat, védőételeket és a kalóriapótlékot. Minden körülmény közepette biztosítani kell a szénbányák és erőművek kiszolgálását, rendkívüli esetben még kerülőúton is! Esetleges hosszabb akadályoknál az élő és romlandó árut még közúti forgalom igénybevétele árán is el kell szállítani! A legzordabb téli időjárás alatt is *hibátlanul kell működniök a jelzőknek és hírtovábbítási eszközöknek.* Ennek érdekében szoros kapcsolatot kell kiépíteni a postával.

A tél folyamán kulturált, menetrendszerinti utazást kell biztosítani. *Gondoskodjunk a várótermek és kocsik fűtéséről, világításáról.* Ez egyben a vasutasok becsületbeli ügye is. *A munkásvonatok menetrendszerinti közlekedését minden eszközzel biztosítani kell.* A vonatok fűtésének az előfűtés az alapja. A vonatkísérők a fűtés szempontjából is vizsgálják át a szerelvényeket, s amíg ez meg nem történik, addig nem lehet a vonatot indítani.

Nagy gondot kell fordítani a lépcsők, perronok, hótól és jégtől való tisztítására és homokozására. A várótermeket és éttermeket ha szükséges, egész éjjel nyitva kell tartani, hogy az utasok kényelme biztosítva legyen. Mindez csak akkor valósítható meg, ha vasutasaink szívvel-lélekkel dolgoznak és a párt, valamint a szakszervezet lelkes felvilágosító munkával mozgósítják a dolgozókat a téli feladatok megoldására.

Befejezésül a gazdaságosságról és a széntakarékosság jelentőségéről beszélt, majd hangsúlyozta: *a tél leküzdhető, ha időben és kellő gondossággal felkészülünk, ha minden vasutas a tavalyi évhez hasonló hősiességgel, szívvel-lélekkel, vasutas becsülettel áll helyt a legnehezebb körülmények között is.*

Az értekezlet vitája

A beszámolóhoz számosan szóltak hozzá, javaslatokat tettek, s egy sor hiányosságra hívták fel a figyelmet. Sokan foglalkoztak a munkafegyelem megszilárdításának fontosságával. Erről beszélt többek között *Dénes József* elvtárs, a III. osztály dolgozója, aki elmondotta azt is, milyen fegyelmi intézkedéseket hoztak a felelőtlen, lelkiismeretlen vasutasokkal szemben. *Fábián* elvtárs (Pécs állomás) az üzemi bizottság és pártszervezet feladatáról, a vasutas felelősségtudatról beszélt.

Szalai László (VI. osztály), a folyamatos áruszállítás, a darab- és gyorsáru küldemények megjavítására tett javaslatot. *Gerecs István* (Pécs, állomásfőnök) a felkészülés eredményeit ismertette, majd javasolta, hogy a vonatkísérőknek a felvonulási épületben biztosítsanak melegedőt és *történjen gondoskodás a fékbódék megjavítására is. Szentkirályi Lajos* (Pécsbánya-rendező) elmondotta, hogyan biztosítják a bánya növekvő kocsiszükségletét. *Gátai* elvtárs (Pécs fűtőház) beszámolt arról, hogy *többszáz tonna jóminőségű szenet tartalékoltak a télre.* Ő is felvetette, hogy nincsen biztosítva elegendő téli ruha a dolgozóknak.

Kun Dezső elvtárs (vasút politikai főosztály) felszólalásában hangsúlyozta, hogy a pártszervezetek legfontosabb feladata minden dolgozóval tisztázni a célt, megmagyarázni, hogy a júniusi út és a szocializmus építése azonos, egyetlen módja a jólét emelésének. Ezzel a problémával és a szakszervezet feladatával foglalkozott *Pozsgai* elvtárs is, a területi bizottság elnöke.

Farkas elvtárs a távközlő- és biztosítóberendezések karbantartásáról, a postával kötött komplexbrigád-szerződésről, *Dobszai* elvtárs a fekbérek és kényszerkirakások bérének megváltoztatásáról, *Szabó László* a pályafenntartási dolgozók téli készülődéseiről, *Horváth* elvtárs a mellékvonalak téli forgalmáról és *Simon József* a kenőanyagellátás problémáiról beszélt.

A felszólalásokra *Csanádi György* elvtárs válaszolt, majd *Tóth József* igazgató elvtárs zárszavával fejeződött be az értekezlet.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

A kocsik száradását gyorsító készülék

Rosztovból jelentik: A kocsik mosás utáni száradásának elősegítésére *Matva* szovjet mérnök új készüléket konstruált. A készülék sűrített meleg levegővel működik, amelyet a mosásnál felhasznált mozdonytól vezetnek a szárításra váró vagonhoz. Ezzel a segítséggel a nem ritkán 8—10 óra hosszat tartó száradási időt felére rövidítették.

A vasútügyi minisztérium kereskedelmi szakosztálya elrendelte az új készülék használatát valamennyi kocsimosó állomáson.

KÍNA

A világ legnagyobb hídja

A Kínai Népköztársaság jelenlegi ötéves tervének egyik legjelentősebb alkotása lesz a világ legnagyobb acélhídja, amit vasúti és közúti közlekedésre a Jangce-folyón át építenek Wuhannál. A híd fesztávolsága 1200 méter a folyam fölött és a hozzávezető hidak hosszúsága 13 kilométer, vagyis kétszerte olyan hosszú lesz, mint az ausztráliai Sydney kikötőjének hídja.

OLASZORSZÁG

Pesaresi Lionelló esete

A „*La Tribuna Dei Ferrovieri*" egyik száma vezércikket szentel a szakadár szakszervezetek elleni harcnak. Elmondja, hogy az olasz vasútigazgatóságok a szakadár szakszervezetekkel karöltve mindent elkövetnek a vasúti munkásegység meglazítására, a munkásmozgalom letörésére. A lap felhívja a vasutasokat: álljanak ellen a vasútigazgatóságok ama törekvésének, hogy minden eszközzel bomlasztani igyekeznek a szakszervezeti egységet. Mi sem mutatja jobban ezt, mint az a tény, hogy megtagadták a szabadságok kiadását a szakszervezetekben vezetőszerepet vivő vasutasoktól.

Az igazgatóságok odáig merészkedtek, hogy bíróság elé vitték *Pesaresi Lionello* olasz vasútast, röpcédulák terjesztése miatt. Az olasz bíróság azonban felmentette a vád alól. A bíróság ítéletében megállapította, hogy szakszervezeti röpcédulák terjesztése nem törvénybe ütköző bűncselekmény, s ilyen cselekedetekért nem lehet senkit sem bíróság elé állítani.

Az igazgatóság válasza: pályázati hirdetmények útján győzteskent bekerült személyeket ültet vasúti állásokba és elbocsátja a már állásban lévő aktivistákat csak azért, hogy a szakszervezetet gyengítse.

BELGIUM

Kenetteljes szavak — és ami mögötte van

A belga szakszervezetek szövetsége (FGTB) az elmult napokban hívta össze rendkívüli kongresszusát, amelyen megtárgyalták a szakszervezetek előtt álló politikai és gazdasági feladatokat.

A kongresszus felháborodással tárgyalta, hogy a belga kormány, amikor kenetteljesen kijelenti, hogy harcot indít a munkanélküliség megszüntetésére, letartóztatja azokat a szakszervezeti vezetőket és aktívákat, akik a munkanélküliség ellen harcolnak. A kongresszus követelte, hogy bocsássák szabadon azokat a vasutas és a többi szakszervezetekhez tartozó harcosokat, akiknek egyéb bűnük nem volt, minthogy kiálltak a dolgozók jogainak védelmében.

Üdvözöljük a vasúti rendőrséget

Népgazdaságunk fejlesztésével, a vasúti személy- és áruforgalom, valamint a posta feladatainak növekedésével szükségessé vált, hogy a belügyminisztérium új szervet állítson fel, a vasúti rendőrséget. E rendőrség tagjai azt a célt tűzték maguk elé, hogy megvédik a bűnözők és kártevők ellen a vasúton szállított árut és a vasút létesítményeit.

A vasúti rendőrség tagjai a vasutas dolgozók védelmezői, hű segítőtársai, akik fontos munkájuk végzése közben biztosítják a vasutas dolgozókat feladatuk akadálytalan végrehajtásában.

Néhány héttel ezelőtt hívták életre az új szervet és már is mutatkoznak az első eredmények. Vonatokon, pályaudvarokon csökkent a bűnesetek száma, a jegyvizsgálóknak is számtalan esetben nyujtottak már segítséget.

A vasutas dolgozók fogadják szeretettel és megbecsüléssel állomásukon a vasúti rendőrség őrszemét, akinek az a feladata, hogy dolgozóink munkáját segítse, személyi sérthetetlenségét biztosítsa. Az új rendőrségi szervezet tagjai védelmezik az értékes vasúti szállítmányokat, megakadályozzák a fosztogatásokat és kíméletlenül leleplezik azokat, akik a nép vagyonára törnek. Segítsük és támogassuk őket feladatuk végrehajtásában.

A biztonságosabb munkáért



Hajnovics János nagy gondossággal végzi a zárlámpák és jegyvizsgálólámpák bádogos javítási munkálatait a Nyugati pályaudvari Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségen.

A kirakási munkák hibái a Lenin Kohászati Művekben

A Bükk csúcsai beleolvadnak az alacsonyan járó felhőkbe, amelyek mintha folytatásai lennének a *Lenin Kohászati Művek* kéményerdejéből felgomolygó füstnek. A dolgozók, kohászok, martinászok minden erőfeszítése azért történik itt, a vas és acél birodalmában, azért kell a vasútnak is példásan dolgozni a hatalmas gyárkémények, az izzó kohók tövében, hogy minél több és jobb anyagot adhassanak iparunknak.

A megértésből is megárt a sok

Hogyan tart lépést a vasút a hatalmas üzem életével és ugyanakkor hogyan küzd a kocsiforduló-idő leszorításáért, az őszi forgalom teljesítéséért? *A kocsik gyors kirakása döntő ebben a küzdelemben* és — meg kell állapítani — ez a *legfájóbb problémája* a vasútnak és az üzem kereskedelmi és szállítási osztályának egyaránt. A közös probléma megértővé is tette egymás iránt a két szervet, bizonyos vonatkozásban annyira megértővé, ami már megközelíti a megalkuvást. Abban például, hogy sok hiba eredendő okát a KOKEV-re (Kohászati Készletező Vállalat) hárítják, amely, hogy elkerülje a telepe zsúfoltságát, sokszor közvetlenül az amúgy is zsúfolt, rakodóhelyhiánnyal küzdő gyárba irányítja a nyersanyagot. Egyetértenek abban is, hogy *a gyár vasútháló zata korántsem fejlődött együtt a gyárral:* a rakodások legtöbbször a forgalmi vágányokon történnek, vannak olyan üzemrészek, amelyeknek napi 10—15 kocsira van szükségük, de csak egy-egy kocsit lehet beállítani szűk rakodóhelyükre.

Még egy példa a nem egészen kívánatos megértésnek: a vasút, illetve a rakodási főnökség segíteni akart az üzem rakodómunkáshiányán néhány kirakodó-brigáddal. Ez arra vezetett, hogy az üzemben ma már annyira természetesnek találják ezt a segítséget, hogy nem is igen törekednek megfelelő számú kirakodómunkás biztosítására. Idestova az a helyzet, hogy *a rakodási főnökségnek több embere dolgozik a gyári rakodásoknál, mint magának az üzemnek.* Igaz, hogy még így is kevés a munkás és kevés a rakodáshoz szükséges gép, daru, de mindezek a nehézségek nem adnak kielégítő magyarázatot *a 30 órás átlagos kirakási időre.* Milyen messze van ez az őszi forgalom idején engedélyezett *12 órától*, de még az év többi hónapjára előírt *18 órától* is. Hát még ha hozzávesszük az *„eltemetett"* kocsikat, amelyek néha 90, 120, sőt 500 óra múlva kerülnek elő valahonnan a gyártelep labirintusából.

Harcot a megtévesztő „látszat" ellen!

Az eddig elmondottakból esetleg úgy tűnhet, hogy a vasút, a vasutas dolgozók aligha tehetnek valamit a kirakások meggyorsításáért, a kocsibeállítások és kihúzások ütemének fokozásáért. Pedig ez csak látszat, amely azonban még a vasút illetékeseire, például *Palágyi* elvtársra, az igazgatóság VI. osztályának diósgyőri előadójára, *Hájas* elvtárs kereskedelmi főnökre és *Tóth* elvtársra, a KOKISZ vezetőjére is megtévesztően hat. A szűk vasúti mozgási lehetőség és éppen emiatt a fokozottabb óvatosság a tolatási műveleteknél kétségtelenül megnehezíti a munkát — de van más *kerékkötője is a jó munkának: a fegyelmezetlenség.* Mint *Simkó* elvtárs, a Lenin Művek kereskedelmi osztályvezetője megjegyezte, fizetés utáni napon vagy hétfőn a vasutasok tömege nem jelentkezik szolgálatra, emiatt a mozdonyok nem tudnak kijárni, a tolatáshoz nincsenek szakaszok. A fegyelem lazulásáért elsősorban a gyár vasúti üzemfőnöksége felelős, de felelős a pártszervezet, a szakszervezet és az igazgatóság politikai osztálya is. Az igazgatóság munkaügyi osztálya sem törődik azzal, hogy *rátermett, jól dolgozók kerüljenek a lelkiismeretes munkát igénylő kohászati művekhez,* sőt nem egy esetben *büntetésből* helyeznek át vasutasokat erre a rendkívül fontos, talpig embert kívánó helyre.

A vasúti munka alapja *a fegyelmezettség és a tervszerűség.* A jó együttműködés, a cikk elején emlegetett megértés a vasút és az üzem kereskedelmi osztálya között, elsősorban abban nyilvánuljon meg, hogy *együttesen dolgozzanak ki tervet* a gyáron belüli szállítási műveletekre, a kocsik beállítására, a rakodómunkások helyes elosztására, az üzem és az egyes üzemrészek ütemszerinti anyagellátására, a gyakran túlzott anyagigénylések és felesleges anyagmozgatások felszámolására. A helyesen értelmezett együttműködés, a tervszerűség hozhat csak javulást a Lenin Kohászati Művek vasúti kiszolgálásában.

A PÉCSI VASUTASOK JELÖLTJEI

Tancsik Lajos intéző, a pécsi igazgatóság politikai osztályának munkatársa. Ha megválasztják, már nem lesz „új ember" a tanácsban, hiszen a X. körzetben eddig is odaadó, lelkes tanácstagként ismerték. A tanács, a lakosság érdekében végzett munkájáért, nemrégiben elismerésben részesítette. A vasutasok pedig bizalmukkal adják legbeszédesebb bizonyítékát elismerésüknek, naponta keresik fel ügyes-bajos dolgaikkal. Mint a politikai osztály munkatársa, a propagandistáknak is sok segítséget ad az oktatás, a nevelés munkájához.

Bali János főellenőr, vonatvezetőt a „Kiváló vasutas" kitüntetésben részesítették. Bali elvtársat a vasutas dolgozók egyhangú lelkesedéssel jelölték tanácstagnak és nem érdemtelenül: hónapok óta 100 százalékon felüli teljesítményt nyujt szakvonali munkájában s a fiatal vonatkísérőket odaadó gonddal tanítja, készíti elő a téli forgalom nehézségeinek leküzdésére. Elve: megszerettetni a fiatal vasutasokkal a vasutat, hogy fegyelmezett, becsületes dolgozók váljanak belőlük.

Balogh Imre ellenőr, vonatvezető, Pécs állomás üzemi bizottsága munkaellátási bizottságának tagja. Egy percre sem feledkezik meg arról, hogy a jó munkateljesítmény alapja — a dolgozókról való fokozottabb gondoskodás. A téli előkészületeknél elöljár abban, hogy a vonatkísérők, valamint a külsős dolgozók számára a lehető legkedvezőbben biztosítsák a pihenő- és melegedőhelyiségeket.

Horváth György főellenőr, vonatvezetőt főként alapos, lelkiismeretes népnevelő munkája révén ismerték meg Pécs állomás dolgozói. Brigádjában úgy megszilárdította a munkafegyelmet, hogy hosszú idő óta a legkisebb késés, vagy egyéb fegyelmezetlenség sem fordult elő. Szívvel-lélekkel vasutas és a pécsi vasutas dolgozók, akik most tanácstagnak jelölték, bizonyosak abban, hogy ezt a megtisztelő megbizatást is szívvel-lélekkel tölti majd be.

Somogyi Mihály főintéző, oktatótiszt, az ifjú vasutasgárda odaadó tanítója, szeretettel, türelemmel és nagy szakmai tapasztalattal igyekszik elmélyíteni a fiatal vasutasokban a haza és a vasút iránti szeretetet. A szocialista munkaverseny lelkes ébrentartója, mert felismerte, hogy a vasút nagy feladatait a nemes versengés viszi a megvalósulás felé.

Nagy Károly tanácsos, a pécsi igazgatóság VI. osztályának helyettes vezetője, a vasuti szállítások zavartalanságának egyik legfőbb őre. Az idei vasutasnapra „Érdemes vasutas" kitüntetéssel jutalmazták jó munkájáért. Kezdettől fogva felismerte, milyen fontos a vasút és a tanácsok együttműködése. Az idei őszi forgalomban az igazgatóság nem egy szállítási problémájának megoldását segítette elő azzal, hogy állandó kapcsolatban állt a tanáccsal.

A TANÁCSVÁLASZTÁSOK SIKERÉÉRT

Három állomás versenyében Pécsbányarendező az első

(Tudósítónktól.) *Komló, Pécsbányarendező és Sztálinváros* állomások versenyének legutóbbi értékelése alkalmával Pécsbányarendező minden tényezőnél elérte, illetve túlszárnyalta a célul kitűzött élüzemszintet. A fajlagos kocsimozgatásban 113. a tehervonatok terhelésénél 109, a menetrendszerinti indításnál 104. a kocsitartózkodás csökkentésénél 116 százalékos teljesítményt ért el. Komló egy tényezőnél, a menetrendszerinti indításnál nem érte el az élüzemszintet, Sztálinváros pedig három tényezőnél maradt le, csupán a fajlagos kocsimozgatásban szárnyalta túl a szintet egy százalékkal.

Komló és Sztálinváros dolgozói nem nyugszanak bele lemaradásukba és arra törnek, hogy a tanácsválasztások tiszteletére folyó versenyben minden lemaradást felszámoljanak.

Az elsőtelesek patronálása a Hámán Kató fűtőházban

(Tudósítónktól).

A *Hámán Kató fűtőház* dolgozói a november 7-i verseny alkalmával elért eredményeiket a tanácsválasztások tiszteletére folyó versenyben még fokozni akarják. Ennek érdekében *Dudás János*, sztahanovista mozdonyvezető kezdeményezésére patronálási mozgalom indult. Több idősebb tapasztalt mozdonyvezető vállalta, hogy patronálja azokat a fiatalokat, akik az idén először vesznek részt a téli forgalomban. Az elsőtelesek mozdonyvezetők előkészítése naponta tervszerűen folyik. Többen azonban nem értik meg a tanulás fontosságát. *Gyöngyösi János, Lendér István, Lovászi Pál* fűtők állandóan hiányoznak az oktatásról.

A rossz tartalék gátolja a munkát

(Tudósítónktól.) *Orosháza* állomás dolgozói közül többen jó eredményt értek el a november 7-i versenyben. Igy például *Lénárt József* forgalmi szolgálattevő a személyvonatok menetrendszerinti indításánál 118 százalékos eredménnyel büszkélkedhet. *Az állomás eredményeit azonban lerontja a tartalékgép rossz állapota.* A békéscsabai fűtőház által Orosházára küldött gép olyan rossz állapotban volt, hogy javításba kellett adni. A pótlására küldött tartalék öt nap után *szolgálatképtelenné vált,* emiatt ezen a napon 25—30 kocsi beállításánál 10—12 órás, sőt ennél is nagyobb késés volt.

Ez a körülmény nagymértékben akadályozza a versenyt Orosháza állomáson. A dolgozók arra kérik az illetékeseket, adjanak megfelelő tartalékot, hogy állomásuk reális körülmények között vehessen részt a tanácsválasztási versenyben.

Példamutató mozdonyvezetők

Arató Ferenc elvtárs, a *Szocialista Munka Hőse* címmel kitüntetett pécsi mozdonyvezető és brigádja a tanácsválasztások tiszteletére indított versenyben nagyszerű eredményekkel segíti az őszi forgalom sikerét. A brigád *tiz többterheléses vonattal 2571 tonna túlsúlyt továbbított, ami 130 százalékos teljesítménynek felel meg.* Ugyanekkor szénmegtakarítási tervét 123, százegytonnakilométer tervét *116 százalékra teljesítette.*

Szép eredmény született a *dombóvári* fűtőházban is. *Mayer Károly* mozdonyvezető ifi-brigádja vállalta, hogy nyolc darab túlsúlyos vonatot továbbít ötszázalékos szénmegtakarítással. Ezzel szemben nyolc vonattal, 34 százalékos súlytöbblettel, hatszázalékos szénmegtakarítást értek el.

Kocsirendező-brigádok versenye

Kőbánya-felső állomás kocsirendezőbrigádjai versenyben állnak egymással. A november 7-i versenyben különösen *Labancz István* kocsimester brigádja dolgozott jól. A fajlagos kocsimozgatásban 109, a kocsitartózkodásban 102, a rendkívüli áthaladásnál 110 százalékot ért el. De a *Szabadszky-* és a *Benedek*-brigád ellen sem merült fel kifogás. A Benedek-brigád, amely több alkalommal szintén volt már első, most azon igyekszik, hogy a tanácsválasztási versenyben visszahódítsa első helyét.

Eredményesen folyik a vasgyüjtés

Fiatalok lelkes gyüjtőbrigádjainak vidám zaja verte fel az elmúlt napokban az üzemek, műhelyek, pályaudvarok legrejtettebb zúgát is, ahol csak vashulladék rejtőzhetett. Nagy igyekezettel és helyenkint igen szép eredménnyel folyik a gyüjtés a vasút egész területén.

A *Landler Jenő Járműjavítóban* a DISZ és az üzemi bizottság helyesen szervezte meg és jól propagálja a gyüjtést. A pártbizottság is megad minden segítséget. Az üzem egész területén plakátok hívják fel a dolgozókat a gyüjtésre, a hangosanbeszélő pedig állandóan közli az eredményeket. A hónap közepére sikerült is összegyüjteni majdnem az egész tervezett mennyiséget. Az előirányzott 1200 tonna kovácsolt vasból 934, a 200 tonna öntöttvasból 180, a 100 tonna színesfémből pedig 93 tonnát gyüjtöttek össze. Legtöbbet gyüjtöttek a VII, P. VII, és a XIII. osztály dolgozói.

A Szombathelyi Járműjavítóban is több mint felét összegyüjtötték már az előirányzatnak. A tervezett 600 tonna kovácsoltvasból 342 tonnát gyüjtöttek eddig, 150 tonna öntvényből 146 tonnát, 25 tonna színesfémből pedig 23.2 tonnát. Legjobban dolgozott *Szalai József* és *Dombián János* ifjúmunkás, együttesen hat tonnát gyüjtöttek.

A *szombathelyi fűtőházban Tóth* üzemi bizottsági elnök elvtárs nem készítette elő elég gondosan a gyüjtést. Nem teremtette meg kellő időben a kapcsolatot a DISZ-szervezettel. Később pótolta a mulasztást és ma már öntöttvasból jobb a gyüjtés eredménye, mint a legutóbbi gyüjtés alkalmával a végeredmény volt. Öntöttvasból 156, kovácsoltvasból 46, színesfémből 2.75 mázsát gyüjtöttek. A legjobb gyüjtőnek *Hazafi* István villanyszerelő tanuló bizonyult.

A *Hidépítő ÜV* még messze tart a tervezett 80 tonna ócskavas összegyüjtésétől. November közepéig 9 tonnát gyüjtött, ebből 3 tonnát a központban kutattak fel. A hidász-lakatosbrigád, a hídszertári dolgozók, *Kerepesi* László, *Horváth* Gyula, *Kokszer* Mária diszisták és *Hankisz* Károly megfogadták, hogy nem maradnak el az előirányzattól.

A *ferencvárosi fűtőházban* kovácsoltvasból az előirányzott 50 tonna helyett eddig 60-at, öntvényből 30 tonna helyett 36-ot, színesfémből pedig 2.1 tonnát gyüjtöttek. *Kalász* Attila és *Dorogi* István diszisták, valamint *Csiszári* és *Harangozó* elvtárs gyüjtöttek legeredményesebben.

Szép példáját adta a szorgalmas gyüjtésnek *Gödöllő* állomáson *Kőműves* István forgalmi tanuló, aki egymaga annyi ócskavasat gyüjtött össze, amennyi az egész állomás előirányzata.

Diósgyőr fűtőház fiataljai eddig 75 tonna vasat gyüjtöttek az előirányzott 60 tonna helyett.

SZTÁLINVÁROSI JEGYZETEK

AZ UJSZÜLÖTT, büszke város fölött áttetsző füst gomolyog. A vasgyár kohója és martin-kemencéi teljes kapacitással dolgoznak. A gyárudvaron hegyekben áll a vasérc és a szükséges alapanyagok halmai, s nap mint nap újabb és újabb vagonok futnak be, új szállítmányok érkeznek.

Jó érzés látni a vasgyár lüktetését, a hosszú vagonsorokat, de annál fájóbb hallgatni a vasgyári vasutasok panaszát. Rossz a kocsiforduló, *a gyártelepen 10—100 órát is várnak a kocsik kirakásra.* A SZÁLLRAK (Szállítmányozási és Raktározási Vállalat) nem gondoskodik a kocsik kirakásáról. Pedig itt nem egyszerűen csak a kocsifordulóról van szó, bár ez egymagában is fontos kérdés. Sztálinvárosban külföldi kocsik tucatjai várják a kirakást, és az álló kocsikért államunk drága valutát kénytelen fizetni.

A vasútnak megkötötte a kezét a SZÁLLRAK-kal kötött szerződés. A gyártelepen belül nem alkalmazhatnak kényszerkirakást, kénytelenek tehetetlenül tűrni a kirakási huzavonát. Egyetlen számot bizonyságul: november 9-én 113 kocsi várt kirakásra.

☆

A VASMŰBEN dolgozó vasutasokról — a szerződés értelmében — a SZÁLLRAK köteles gondoskodni. Hát erről a *„gondoskodásról"* jobb nem beszélni. Az útbiztosító örök 24 órás szolgálatukat például *három nádlapból összedrótozott kalyibában látják el.* Bever az eső, keresztül zúg a szél, fűtésre gondolni sem lehet ezeken az őrhelyeken. S ilyen szolgálati hely több is van a vasmű területén. A vasutasok hiába fordulnak panaszukkal a SZÁLLRAK-hoz, állítólag nincs keret! Jogos a kérésük a vasúti főosztály illetékes szervéhez: *vegyék fel a kapcsolatot a SZÁLLRAK vezetőivel, hassanak oda, hogy gondoskodjanak a vasutasok emberibb körülményeiről, úgy, ahogy azt annakidején vállalta a SZÁLLRAK a megkötött szerződésben.*

A kocsiforduló és a többi hibák kijavítása érdekében pedig helyes lenne felülvizsgálni az egész szerződést — talán lehetne módot találni a hibák kijavítására.

☆

AZ ÁLLOMÁSTÓL nem messzire az ország egyik legkorszerűbb vasutas laktanyája épült fel. Ragyogó tisztaság, korszerű fürdő, mosdó, konyhák. Csak egy a baj: még tavaly elromlott a kazán, s így *nincs sem központi fűtés, sem melegvíz-szolgáltatás.* Az ország egyik legmodernebb laktanyájában fazékban melegítik a vizet a tisztálkodni vágyók. Nem lehetne ezen segíteni? ...

200 százalékos teljesítmény



Kormos Ferenc az Északi Járműjavító OV X. osztályának kiváló esztergályosa 200 százalékos átlagteljesítménnyel dolgozik.

A leadási raktárban



Pécseli István sztahanovista raktári munkás a Keleti pályaudvari leadási raktárban 105 százalékos teljesítménnyel dolgozik.

Nagyobb megbecsülést a kocsivizsgálóknak

A vasúti forgalom lebonyolításában rendkívül fontos feladat hárul a kocsivizsgálókra, hiszen nagyrészt rajtuk múlik, hogy a kocsik műszaki hiba nélkül, idejében érkezzenek rendeltetési helyükre, a rossz kocsik ne idézzenek elő elegyácsorgást, ne növeljék a kocsifordulóidőt. A téli forgalomban különösen megnő a kocsivizsgálószolgálat jelentősége. Munkáját mégsem becsülik eléggé, keveset törődnek a kocsivizsgáló szolgálat, a kocsivizsgálók problémáival.

Ezt a hiányt igyekezett pótolni a budapesti területi bizottság, amikor a szakszervezet központjának pár hónappal ezelőtt megtartott országos kocsivizsgáló ankétja után most *a budapesti igazgatóság kocsivizsgálóit hívta össze, hogy megbeszéljék feladataikat és a téli felkészülés tennivalóit.* Az értekezletre meghívtak néhány nagyobb állomás térfőnökét és kocsimesterét is.

Vonjuk le az elmúlt tél tanulságait

Gróf József elvtárs, a szakszervezet titkára nyitotta meg az értekezletet, majd *Laluska Mihály* elvtárs budapest-ferencvárosi kocsivizsgáló tartott előadást a szolgálati ág problémáiról, a küszöbönálló feladatokról. Beszédét azzal kezdte, hogy le kell vonni az elmult tél tanulságait. *Itt az ideje — ha eddig még nem végezték el — hogy a kocsivizsgálók elvégezzék a szerelvények fagytalanítását, a járművek kormányszelepeinek víztelenítését, az előfűtőtelepek karbantartását.* Különös gondot kell fordítani előtöltő állomások létesítésére, amelyek működése megrövidíti a fékpróba idejét és ez lényegesen csökkenti a vonattartózkodást. Ferencvárosban már megtörténtek ezek az előkészületek. Ismertette, hogy állomásukon sikerrel dolgoznak a segédmunkásból és lakatosból álló brigádok. A segédmunkás keni a kocsik surlódó alkatrészeit, a lakatos pedig, ugyanakkor a kézifékek esetleges hibáit javítja, egyidejűleg a víztelenítést is elvégzi. Azokat a kocsikat, amelyeken ezeket a munkákat elvégezték, a cseppgyüjtő felőli oldalon, a hossztartón kis fehér kereszttel megjelölik.

Hasznos segítő munkájukban egy könnyű *emelő* alkalmazása is. Amikor a kocsiknál felfedezik a hibát, a kocsivizsgáló egy féklakatossal vagy csapágyvizsgálóval odaviszi a szükséges anyagot és az emelőt, amelynek segítségével a javítást könnyebben el lehet végezni. Az emelőt a munka elvégzése után a féklakatos visszaviszi a helyére, a kocsivizsgáló pedig folytatja a vizsgálatot. Ez nagy időmegtakarítást jelent.

A továbbiakban a kisorozás nélküli kocsijavítási módszer elterjesztésének fontosságáról beszélt, melynek jelentősége abban áll, hogy *még gazdaságosabban lehet megszervezni a munkát, mert a javításokat nem közvetlenül a kocsivizsgálók végzik, hanem a mellé beosztott lakatosok, kenők.*

Kifejezte az előadó a kocsivizsgálóknak azt a kívánságát, hogy *a mozgalmi szervek törődjenek velük többet, értékeljék és hozzák nyilvánosságra eredményeiket, a felsőbb szakvonali szervek is többet törődjenek ügyükkel. A fizetésrendezés sokat javított a kocsivizsgálók anyagi helyzetén, de a munkájuk iránti erkölcsi elismerést is várják.*

A társszolgálati ágakkal való együttműködésről szólva, bírálta *a rakodási anarchiát,* amely abból ered, hogy a raktárnokok számos esetben nem tartják be az utasítást.

A beszámoló felett széleskörű vita indult. *Párkányi József* (Bodajk) bírálta azokat a forgalmi dolgozókat, akik *eltávolítják a vörös bárcát a kisorozandó kocsikról,* követelte az egyenlőtlen rakodások megszüntetését, mert ezek okozzák a legtöbb hőnfutást. *Egedi Béla* (Szolnok) arra hívta fel kocsivizsgáló társait, hogy ne csak sétáljanak a vonat mellett, hanem tüzetesen vizsgálják az ágytokokat s az egyéb alkatrészeket. *Dér Lajos* (Hegyeshalom) a magas rakományok ellen emelt szót. *Sipos József* kocsimester (Szolnok) kérte a kocsivizsgálókat, hogy már érkezéskor, saruzáskor, vagy tolatáskor jelentsék a kocsikon észlelt hibákat, hogy ne a kész vonatból kelljen azokat kisorozni. *Kóczán Dániel* (Cegléd) indítványozta, hogy a magas rakományok miatt a raktárnokokra is terjesszék ki a felelősséget. Kérte: *a felső vezetés hasson oda, hogy a fiatalok vegyék komolyabban munkájukat és a tanulást.*

Többen kifogásolták, hogy a vonatkísérőszemélyzet nem vesz részt fékpróbán.

A felszólalásokra *Merényi* elvtárs, az igazgatóság IV. osztályának vezetője válaszolt. Megállapította, hogy *az értekezlet számos olyan problémát tárt fel, amelyekről a szakvezetés eddig nem tudott.* A IV. osztály igyekszik ezeket megoldani, vagy megoldásukhoz hozzásegíteni a dolgozókat.

A tanácskozás teljes értékelését *Gróf* elvtárs adta, amikor összefoglalójában rámutatott, hogy az egyébként termékeny vitából *hiányzott az önbirálat.* Ennek egyik oka az, hogy a pártszervezetek, üzemi bizottságok nem foglalkoznak eleget a kocsivizsgálókkal. De bizonyítéka ennek az is, hogy nincs kitüntetett kocsivizsgáló, pedig sok élenjáró dolgozó van köztük. A mozgalmi szervek ismerjék meg a kocsivizsgálók munkáját és adjanak nagyobb támogatást felelősségteljes munkájukhoz.

HIREK

— ŐRIZETBE VETTEK kilenc vasutast Jászboldogházán, mert kulákokkal, üzérekkel összejátszva 1951 óta rendszeresen dézsmálták az állomáson átmenő vasúti kocsikat.

— Húszágyas pályafenntartási laktanya épül Selypen. A munkálatok a befejezéshez közelednek.

— 4641 TONNA SZENET TAKARÍTOTTAK MEG Szeged igazgatóság területén a vontatási dolgozók a II. félévben. A munkában élenjár Csiszár Szilveszter mozdonyvezető és két fűtője: Urbán József és Kónya Géza.

— „Megbecsült emberek" címmel színes elbeszélő gyüjteményt adott ki a vasútpolitikai főosztály a vasutas tanácstagjelöltekről.

— 400.000 forint költséggel új 16 személyes forgalmi laktanya épül Vámosgyörkön. Az átadásra december 15-én kerül sor.

— „ELEGYRENDEZÉS GURITÓDOMBOS PÁLYAUDVAROKON" címmel új oktatófilmet készített a MÁV filmcsoportja, melyet bemutattak a vezető szakemberek előtt. A közeljövőben minden vasúti gócponton vetíteni fogják.

— A választások napján kultúrműsorral szórakoztatják az utazóközönséget Debrecen állomáson.

— KI AKARTA JÁTSZANI a vasúti mérlegelőt Smidek József nyíregyházi terményfelvásárló. A „Mezőker" részére. feladott burgonyából 30 mázsát ellopott. A vasúti rendőrség őrizetbe vette.

— A „Nem magánügy" című 3 felvonásos színművet adja elő a Miskolci Járműjavító színjátszócsoportja a tanácsválasztások előestéjén. A darabot bemutatják a taktaharkányi gépállomás dolgozóinak is.

— A LÉGRITKÍTÁSOS BETONÉRLELÉS új eljárását dolgozta ki Nyisztor Sándor, a MÁV Épületszerelő és Előgyártó Vállalat dolgozója szovjet tapasztalatok alapján. Az előregyártott betonelemek így gyorsabban készülnek, mert a légritkítókészülékek kivonják belőlük a nedvességet.

Helyesbítés. Lapunk november 1-i számában megjelent „Igy károsodnak dolgozóink egyes szolgálati vezetők hanyagsága miatt" című cikkben Sarkad állomás helyett Karcag állomás értendő.

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

— A DISZ KÖZPONTI VEZETŐSÉG VÁNDORZÁSZLAJÁÉRT folyó versenyben Miskolc Igazgatóság területén a diósgyőri fűtőház, Miskolc személypályaudvar és a sátoraljaújhelyi pályafenntartás fiataljai járnak az élen.

— TERMÉSZETTUDOMÁNYI KIRÁNDULÁST rendeztek Tokajba a budapesti igazgatóság DISZ-szervezetei.

— AZ ELŐSZÖR SZAVAZÓKNAK nagyszabású klubnap keretében adták át az emléklapokat a Keleti Műszaknál.

—A VÁLASZTÁSOK TISZTELETÉRE indított versenyben 124 százalék átlagteljesítményt ért el Béres János és ifjúsági brigádja a Miskolci Járműjavítóban.

— A „KÉRI" ÉS „PAP" DISZ-BRIGÁD a Keleti fűtőházban a futójavítási gépek mellett egy-egy részlegvizsgás gép javítását is vállalták, melyet határidő előtt két nappal átadtak a forgalomnak.

Lakáscsere

Elcserélném Szombathelyen lévő főbérleti szoba-konyhából és mellékhelyiségekből álló belvárosi lakásomat hasonló miskolci. vagy budapesti lakással. Érdeklődni lehet: Simon János, Szombathely, Kisfaludi Sándor utca 21.

Elcserélném Budapest, VI. kerület Sztálin-út 88. földszint 3 alatt lévő nagyméretű egy-szoba összkomfortos MÁV lakásomat, BEV-vel, vagy villamossal megközelíthető 2 szobás magánházért. Érdeklődni lehet: Ballia Béla. Budapest, VI. kerület, Sztálin-út 88. földszint 3, telefon: 315—271.

Leveleztőink írják

Még egyszer szeretnék írni a gyomaiak problémájáról. Rossz a tetőzet, esős időben a viz a szolgálati helyiség kövezetén áll meg. Az ajtók, ablakok nem záródnak megfelelően és csak úgy süvít rajtuk keresztül a szél. Illetékesek már sokszor megállapították a hibát, határidőt is tűztek ki a javítás elvégzésére, de nem történt semmi. Mi ilyen körülmények között is igyekszünk jól dolgozni. A vonatforgalmi tervet és a fajlagos kocsimozgatást 106 százalékra, a menetrendszerinti vonatindítást 110 százalékra teljesítettük. Megfelelő munkakörülmények között még jobb eredményeket érhetnénk el. *Kiss Sándor Gyoma*

★

A vonatkísérőhelyiségben még januárban engedélyezték a mosdó beszerelését, azonban nyomócső hiánya miatt a mai napig nem történt meg. A raktárépületben az ősz elején létesítettek mosdót. és WC-t, de szintén használhatatlan, mert nincs cső. A szennyvízderítők miatt felbontott követ veszélyezteti a raktárhoz jövő felek, járművek épségét. 300 dolgozó tisztálkodása és ivóvízzel való ellátása 40 méter feles és 40 méter egész colos csövön múlik Tapolcán. Ezt sokszor felírták, megígérték, már egész irodalom szól róla. Most már cselekvésre lenne szükség.

Bognár Károly,
tehervonati fővizsgáló

★

Negyven dolgozónk kirendelésben van, közülük sokan laktanyások. Igen szomorú, hogy mikor hazatérnek Fehérvárra. nem tudják elhelyezni őket. Egy másik probléma, hogy *Kővári* Jenő főpályamester új lakásába nem vezették be a *vízvezetéket. Harta* építésvezető elvtárs szerint az anyag és pénz megvan rá. Vajjon miért nem végzik akkor el ezt a munkát? Kérjük az illetékesek segítségét.

Erdélyi István pályamester

★

Megoldódott Kál-Kápolna állomáson a kisterenyei vonatkísérők régóta vajúdó problémája, a laktanya kibővítése. Az odaérkező vonatszemélyzet most már kulturált körülmények között töltheti pihenőidejét.

Egyes helyen nehézséget okoz a laktanyák és szálláshelyek fűtése. Halvan állomáson például a kályhák javítása anyaghiány miatt nem történt meg. A munkavédelmi aktívák százai tevékenykednek Miskolc igazgatóság területén, hogy megoldódjanak a nehézségek. könnyebben viseljék a dolgozók a téli viszontagságokat. Miskolc fűtőház munkavédelmi bizottsága az üzemorvos bevonásával üzemegységenként egészségügyi előadásokat szervezett. Követendő példa.

Bodonyi József.
Miskolc Területi Bizottság

★

A „Szocialista Vasútért" november 15-i számában „Üres propaganda" cím alatt cikk jelent meg arról, hogy november 2-án Hatvan állomáson meghirdetett előadást előadó hiányában nem tartották meg és több dolgozó feleslegesen jelent meg az előadás színhelyén.

Közelebbről megvizsgálva az előzményeket, megállapítottuk, hogy a hiba ott volt, hogy a miskolci igazgatóságnál az előadások előzetes megszervezésének nem egy, hanem két gazdája volt, akik már több előadást sikeresen megszerveztek, de ebben az esetben a kapcsolatot nem tartották. Igy fordulhatott elő, hogy az egyik megbízott megszervezte az előadást, nem tudva arról, hogy az előadást elhalasztották.

Köszönet illeti *Juhász* elvtársat, aki erre a figyelmet felhívta, s melynek nyomán a miskolci igazgatóságnál a jövőben nem két megbízott, hanem csak egy személy fog ezeknek az előadásoknak előzetes megszervezéséről. gondoskodni.

Kovács Lajos,
a vasúti főosztály dolgozója.

A tanácsok és a vasút kapcsolata a miskolci igazgatóság területén

A zajló, forgalmas miskolci utcákon megyünk a megyei tanács nagy, komoly épülete felé. A megyei tanács nincs messze a MÁV-igazgatóság épületétől, mégis ezen a rövid úton is annyi jót tud mondani a vasút és a tanács kapcsolatáról *Bakó* elvtárs, az igazgatóság árufuvarozási csoportjának vezetője, hogy alig győzünk mindent megfigyelni.

Hogyan szüntek meg a késedelmes rakodások

— Azzal kell kezdenem, hogy igazgatóságunk vezetője, *Turnai Lajos* elvtárs, megyei tanácstagjelölt — mondja. — Ha megválasztják, még közvetlenebb lesz a kapcsolat a vasút és a megyei tanács között, azonban az együttműködésben, a segítő szándékban most sincs hiány. Jellemző, hogy összes áruirányítónk — az igazgatóság területéhez tartozó megyék tanácsainak kifejezett kívánságára — rendszeresen jelentést ad a tanácsoknak a szállításról, rakodásokról. Ahol baj van, ott a tanács azonnal közbelép. Például Szerencsen a cukorrépaszállítások indulását késleltette az, hogy a rakodó területekről nem vitték el az építési anyagokat. A tanács intézkedésére gyorsan elszállították.

— A sajószentpéteri üveggyár — folytatja *Bakó* elvtárs — munkaerőhiány miatt nem tudta idejében kirakni a kocsikat, igen sok külföldi kocsi is 24—30 órát ácsorgott a gyártelepen. *Szeberényi* elvtárs, a borsodmegyei tanács közlekedési előadója háromízben is helyszíni vizsgálatot tartott és intézkedett, hogy több rakodómunkást kapjon a gyár. Azóta meg is szűnt a késedelmes rakodás Sajószentpéteren.

A megyei tanácsnál *Szeberényi* elvtársat keressük fel.

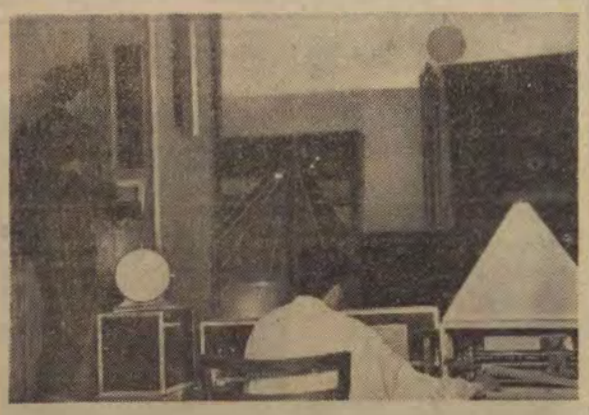
— A hatalmas borsodi medence élete el sem képzelhető a vasút jó munkája nélkül — mondja. — Természetes tehát, hogy a tanácsoknak gyümölcsöző kapcsolatot kell kiépíteni a vasúttal. A késedelmes áruszállítás, a kocsifordulóidő növekedése, az ácsorgó kocsi nemcsak a vasútnak fáj, hanem éppen olyan érzékenyen érinti bányáinkat, ipartelepeinket, mezőgazdaságunkat. Ezért a vasútigazgatóságon keresztül felkértem az áruirányítókat, hogy telefonon azonnal jelentsék, ha valahol zökkenő van. Igy már sok hibát sikerült megszüntetni *Mezőkeresztesen, Putnokon, Nyékládházán, Hort-Csányon, Szerencsen* és egyéb helyeken.

A dolgozók jobb, gyorsabb ellátásáért

— De a jó együttműködés — folytatja — kölcsönösségen alapul. Mi is nem egy esetben kértük a vasút segítségét. Például — mint a sajtó is foglalkozott vele — zökkenők voltak a dolgozók friss zöldség- és gyümölcsellátásával, különösen Ózdon. A tanács arra kérte a vasutat. hogy építsen ki jobb kapcsolatot a romló küldeményeket szállító szervekkel, főként a MEZŐKER-rel. Kérésünket a vasút teljesítette, sőt a rakodáshoz is segítséget adott, úgy, hogy ma már csak a mult emlékei a 24—28 órás ózdi kocsiállások.

A tanácsválasztások után az új tanácsapparátus még több lehetőséget ad majd a jo, gyümölcsöző kapcsolatok kiépítéséhez. A vasútasok és elsősorban a vasutas tanácstagok egyik fő feladata, hogy ezt a kapcsolatot minél jobban építsék és erősítsék.

A Képességvizsgáló Intézetben



A Képességvizsgáló Intézet készülékei segítenek a bonyolult feladatot követelő vasuti szakmunkák ellátására alkalmas dolgozók kiválasztásában.

(A lapban megjelent képek Kovács G. felvételei).

SPORT

Ismét az NB I-ben a Lokomotív ökölvívói

Jókedvű sportemberek vidám zajától hangos hetenként háromszor a tatai-úti tornaterem. A zaj ellenállhatatlan velejárója egy ökölvívó edzésnek. Aki nem rest arra, hogy egy ilyen edzést végignézzen, hamarosan rájön arra, hogy a zaj mögött mennyi fegyelem rejlik.

Farkas Ferenc és Mitterer József, a budapesti Lokomotív ökölvívóinak edzői nagyban hozzájárulnak egy-egy edzés zajához. Hol az egyik, hol a másik homokzsáknál dolgozó sportolónak adnak utasítást. Közben nem feledkeznek meg azokról sem, akik a szorítókban küzdenek, sőt azokra is gondjuk van, akik árnyékolással csiszolják tudásukat.

Különösen az utóbbi hetekben folyik nagy lelkesedéssel az edzés. Az elmult idény igen szép sikert hozott a szakosztálynak. Komoly harc árán visszaverekedte magát a csapat az NB I-be, s jövőre ismét az ország legjobbjaival mérheti össze tudását. Az eredmény azonban még többre kötelez, s így nem csoda, ha fokozott munkával készülnek a csapat tagjai az elkövetkező feladatokra.

A Budapesti Lokomotív évek hosszú során át számos válogatott ökölvívót nevelt. A csapat mindig versenyben volt a bajnoki cím megszerzéséért, ami számos esetben sikerült is. Két évvel ezelőtt azonban erős hanyatlás állott be a Budapesti Lokomotív munkájában. Ennek fő oka az volt, hogy több igen nagyszerű képességű versenyzőjét vesztette el a csapat. A kétszeres olimpiai bajnok Papp László, Sipőcz, Kovács Attila pótlása csak nehezen sikerült. E nagy vérveszteség több vezetőben is kedvetlenséget idézett elő. A megtorpanás arra vezetett, hogy a csapat 1953-ban kiesett az NB I-ből. De amint a közmondás tartja; minden rosszban van valami jó is, úgy az 1953 évi balsikerből is tanult a csapat. A szakvezetők levonták a tanulságokat és újult erővel látták hozzá a szakosztály erősítéséhez. A két komoly tudású edző lelkesedéssel fogott a munkához, s ez meg is hozta gyümölcsét.

A jövő feladatairól Mitterer József így vélekedik:

— Jelenleg közel negyvenen látogatják az edzéseket. Köztük tizenöt egészen fiatal ökölvívó. Ők a jövő csapatának reményei. Igen tehetségesek, öröm velük foglalkozni. A tizenötéves Pál Gyurka több figyelemreméltó eredményt ért el. Rajta kívül Gárdos Ígérkezik nagy tehetségnek. Mi edzők azon igyekszünk, hogy a reánk bízott versenyzőkből korszerű, támadószellemű ökölvívókat neveljünk. Reméljük, továbbra is hasonló lelkesedéssel dolgoznak majd ökölvívóink és akkor újból sok örömet szerezhet a csapat a szépszámú vasutas szurkolótábornak.

Mitterer edző helyesen látta meg, hogy a fiatalítás az egyik fő feladata a szakosztálynak. Nem véletlen, hogy csak mostanában olyan népesek az edzések, hiszen az elmult két évben nagy hiba volt az, hogy nem volt a szakosztálynak ifjúsági csapata. Igy aztán kevés reményük lehetett a vezetőknek arra, hogy az idő eljártával megfelelő utánpótlásról gondoskodhassanak. Hogy a vezetők most kívánják pótolni ezt a hiányosságot, ez arra mutat, hogy nem szégyenlik az eredmény érdekében feltárni eddigi hibáikat. Ez a helyes, bátor önkritikát biztosítéka a remélhető sikereknek.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 48. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 NOVEMBER 29.



Dr. Balázs József, Budapest-Nyugati pályaudvar üzemorvosa ellenőrzővizsgálatot tart.

HARCOLJUNK a jó és gazdaságos szállításért!

A *Népszava* 1954 november 2-i száma *Déri Tibor* elvtársnak, a *Központi Szállítási Tanács* titkárának tollából vezércikket közölt *„Az őszi csúcsforgalom sikerének döntő feltétele, a kocsik gyors kirakása"* címmel. A cikk a fuvaroztató vállalatok, állami gazdaságok és termelőszövetkezetek, valamint a vasút dolgozóinak körében nagy érdeklődést váltott ki. Ráirányítot'a a figyelmet az idei őszi forgalom egyik *legfájóbb* pontjára: a *kocsik kirakása* terén fennálló késedelmességre.

A cikknek a kocsikirakás terén fennálló lazaságokra vonatkozó megállapításai és általában a fuvaroztatók nagyrészének hanyag munkáját bíráló hangja a fuvaroztató vállalatokon felül a gazdasági középszerveket és a minisztériumok illetékeseit is arra figyelmeztette, hogy *ha elhanyagolják a vasúti kocsik kirakását, saját termelési gondjaikat növelik.* A figyelmeztetés — örvendetesen — számos helyen elérte célját, *némi javulás* kétségkívül megállapítható az országos rakodási helyzet terén. A fuvaroztatóknak körében azonban vannak olyanok is, akik körülbástyázzák magukat az elháríthatatlannak mondott akadályokkal, s ebbe a „kártyavárba" húzódva próbálják visszaverni az őket ért állítólagos sérelmeket. Vannak olyan fuvaroztatók is, akik *„tovább altatják szunnyadó lelkiismeretüket"*, mit sem törődve az országos érdekekkel, a jót akaró figyelmeztetéssel.

A vasútállomások és vasútigazgatóságok dolgozói közvetlenül látják, ismerik ezt a helyzetet. Elsősorban rájuk vár, hogy a nehézségekkel könnyen megalkuvó, a közlekedés szerepét lebecsülő fuvaroztatók a felvilágosító munka és ha kell, a rendelkezésre álló eszközök szigorú alkalmazásának eredményeként változtassanak magatartásukon.

Van azonban a kérdésnek másik oldala is. A cikkel kapcsolatban a *Népszavához*, valamint *a vasúti főosztályhoz* küldött levelekből *árad* a sok kifogás, bírálat a vasút felé. Sajnálatos, de ezeknek a bírálatoknak a túlnyomó többsége *helyes, igaz*, ezekért csak *köszönet* illetheti a fuvaroztatókat. — A vasutas dolgozóknak becsületesen, nagy gonddal kell foglalkozniok ezekkel a bírálatokkal, ha azt akarják, hogy minden lehetőséget megragadva, sürgősen javítsanak a hibákon.

A kifogások talán úgy foglalhatók össze, hogy a vasút, *a vasutas dolgozók távolról sem tesznek meg mindent annak érdekében hogy az őszi nagy forgalom könnyebben, jobban, gyorsabban bonyolódjon le.* A szállítási feladatok végrehajtásában a vasutas dolgozóknak kell példát mutatniok, — ebben a fuvaroztatóknak teljesen igazuk van.

Hibát hibára halmozunk, — sokszor magunk sem nyujtunk lehetőséget a gyors rakodásra, nem ügyelünk arra, hogy a fuvaroztatók számára olcsóbbá tegyük a szállítást, — a következmény azután az, hogy igen sok fuvaroztatónak még *a kedve is elmegy a vasúti fuvarozástól.* Ez nem túlzás, hanem valóság; a fuvaroztatók szinte „kierőszakolják" a nagytávolságú gépkocsifuvarozást, mert csökkent a vasút iránti bizalmuk. Ezen el kell gondolkoznunk!

Lassú az elegymozgás. Négyöt, nem egyszer hat nap is kell ahhoz, hogy egy-egy kocsirakomány átlagos távolságon a feladótól az átvevőhöz jusson. A lassúság miatt a nehézipar gépeket, gépalkatrészeket, a könnyűipar nyersanyagot, fonalat és egyéb félkész- és készárút sokszor gépkocsival szállít. Például a közelmultban 14 gépkocsival gyapotot szállítottak *Záhonyból* Budapestre és több vidéki városban levő textilgyárba, mert az öt-hat napos vasúti fuvarozás számukra elfogadhatatlan. Ez a lassú elegymozgás nagymértékben rontja a kocsifordulót; *naponta a kocsik százait veszítjük el* a hasznos munkából akkor, amikor arra a legnagyobb szükség lenne.

A szinte általános lassúságot, lomhaságot levetkőzve, *tempót, életet kell belevinni az elegytovábbításba.* Ez elsősorban a *forgalmi* és *vontatási* dolgozókon múlik. Az országosan szűk anyaghelyzet azt kívánja, hogy gyorsabban vigye a vasút az árut, mert a lassúság fékezi a termelést. Ha kiküszöböljük a sok vonatfeltartóztatást, vonatfelosztást, — meglendül a forgalom, jobban fogjuk kiszolgálni a lakosságot, az ipart és a mezőgazdaságot egyaránt.

Általában késői és megbízhatatlan az értesítés, amelyet az érkező kocsikról az átvevőknek adunk. Különösen tömeges befutásnál *hogyan* lehessen a rakodásra jól felkészülni, ha az átvevő nem előre, hanem későn, talán csak a kocsik beállítása után kap értesítést azok érkezéséről. *Így végezni az értesítési munkát* és azután esetleg egy óra mulva nagy „hévvel" megkezdeni a kényszerkirakást. — nyilván *rossz vért szül*, mert úgy tűnik, mintha a vasutasok nem a szállítások lebonyolítására, hanem a fuvaroztatók bosszantására, nehézségeik és költségeik szaporítására törekednének. — Nem a kényszerkirakások habozás nélküli elvégzése ellen emelünk szót, mert az szükséges, hanem az ilyen értesítési munka ellen. Tarthatatlan például a *budapest-nagyvásártelepi*, pécsi helyzet, ahol az értesítés pontatlansága miatt az átvevők a rakodómunkások hosszas várakoztatása következtében felesleges kiadásokra kényszerülnek.

Az értesítésre vonatkozó *legjobb szabályozás* is mit sem ér, ha az állomási dolgozók nem visznek *lelkiismeretességet, becsületességet, jószándékot ebbe a munkába.* Ezt elsősorban az állomási, *forgalmi* és *kereskedelmi dolgozóktól* várjuk!

A kocsik késői beállítása a kirakóhelyekre és az iparvágányokra további súlyos hiba a vasúti munkában. *Budapest-Dunaparton* és még sok más állomáson 8—12 óra is eltelik, amig a megérkezett kocsi a helyére jut. Az amúgyis lassú továbbítást tehát késői beállítás is tetézi, teljesen kizárva azt, hogy a fuvaroztató *reálisan számolhasson* áruja megérkezésével.

A késői beállítás mögött sokszor *szervezetlenség* van, sokszor pedig a forgalmi és vontatási szakszolgálat *nem kellő összehangoltsága. Budapest-Nyugati* pályaudvaron például a tolatómozdonyok gyakori meghibásodása, a mozdonyszemélyzet felváltásából eredő kiesések gyakran megkésleltetik a kocsik beállítását. Hiba az is, hogy gyakran cserélik a tolatómozdonyok személyzetét, nincs tehát idő arra, hogy az egy mozdonnyal dolgozó vontatási és forgalmi személyzet összeszokjon.

Sokak megfigyelésén alapul az a megállapítás, hogy a tolatómozdonyoknál általában akkor megy *igazán jól* a munka, ha ott van a *főnök*, vagy helyettese, vagy valaki a *„felsőbbségtől"*. A forgalmi és vontatási dolgozóknak nemcsak ilyenkor, hanem *mindig, minden körülmények* között gyorsan és forgalombiztosan kell dolgozniok. Gyors kocsibeállítással, menetrendszerű iparvágány kiszolgálással lehet csak rövid kocsifordulót elérni.

A raktárnokok, kereskedelmi hivatalnokok és főnökhelyettesek pedig akkor tesznek jó szolgálatot, ha kapkodás, ideges intézkedések helyett, *megfontoltan a fuvaroztató és a vasút érdekeit egyaránt mérlegelve* intézkednek kicsi és nagy ügyekben egyaránt. Segítsék a fuvaroztatókat legyenek előrelátók és mindenre kiterjedő figyelemmel teremtsék meg az előfeltételeit a gyors rakodásnak. Szorgalmazzák maguk is szívósan az elegy gyors beállítását az iparvágányokra pontos kiszolgálását. Ne maradjon egy nap sem gyüjtőkocsi az állomáson kirakatlanul és darabáru elszállítatlanul. Ne maradjon rakodóvágány (mint például Székesfehérváron) egy éjjelre sem kivilágítatlanul és őrszemélyzet nélkül. Ha kell, tárgyaljanak az állomási dolgozók a helyi *Belsped* és *Tefu* vállalatokkal, sőt ha szükséges, a *helyi tanácsokkal* is, de *a torlódást* mindenképpen kerüljék el. — Ilyen szolgálatvégzést tapasztalva, a fuvaroztatók nagyobb bizalmat fognak érezni a vasút és a vasutasok iránt.

Befejezésül: a szakszolgálatok közötti teljes összefogásra *és becsületes, jó munkára* van szükség ahhoz, hogy legyürjük az idei őszi forgalom igen nagy nehézségeit. A vasutasoknak példát kell mutatniok helytállásban a fuvaroztatók dolgozói felé. A fuvaroztatókkal szorosan együttműködve, bírálataikat megfogadva, új erővel induljanak a vasutasok a munkába, hogy kiküszöbölve a csorbát, sikerre vigyék az őszi forgalom ügyét.

A széntakarékosságról tanácskozott a szakszervezet központi vezetősége

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének központi vezetősége az elmult napokban megtartott ülésén a vasút energiaellátási helyzetét és a széntakarékosság kérdését tárgyalta.

Gáspár Sándor elvtárs elnöki bevezetőjében beszámolt a legutóbbi központi vezetőségi ülésen felvetett problémák elintézéséről és a közben lezajlott eseményekről. .

A vasút tervteljesítéséről szólva, elmondotta, hogy a harmadik negyedévi terveket nem teljesítettük. A tonnakilométer teljesítése 2.7 százalékkal alacsonyabb volt, mint a mult év hasonló időszakában. Ezután felhívta a figyelmet arra, hogy az *őszi forgalom lebonyolításában és a téli forgalomra való felkészülésben még nem tettünk meg mindent.* A feladat az, hogy az őszi forgalom eredményes lebonyolításával biztosítsuk a téli forgalom zökkenőmentes végrehajtását.

A központi vezetőség az elnöki beszámolót egyhangúlag elfogadta.

A vasút energiaellátásról és a széntakarékosságról *Tölgyes Lajos* elvtárs, a 7. szakosztály vezetője tartott előadást.

Abból indult ki, hogy a MÁV összes energiaszükségletének mintegy 96 százalékát a szén teszi ki. A villamosenergiaszükséglet mindössze egy százalék, de még így is rendkívüli fontosságú. A szakszervezeti funkcionáriusoknak az a feladatuk, hogy segítsék a gazdasági vezetőket a villamosenergiafogyasztás rendjének pontos betartásában és a bizalmiak segítségével arra neveljék az ipari szektorban dolgozókat, hogy *gépeiket ne járassák üresen, ne fogyasszanak villanyáramot fölöslegesen.* A villamosmozdonyvezetők, különösen a *Budapesti Elővárosi Vasút* dolgozói arra törekedjenek, hogy a szerelvények kifutásával a felhalmozott kinetikai energia nagyrészét hasznosítsák, hosszú fékutakat tartsanak és minél több áramot takarítsanak meg.

Harc százezertonna szén megtakarításáért

Ezután a szénhelyzet ismertetésére tért át és elmondotta, hogy jelenleg a mozdonyok fűtésére használt szén 85 százaléka aprószénből áll és csak 15 százaléka darabos. Vannak fűtőházak, ahol darabos szén egyáltalán nem található. *A vasutas szakszervezetnek az egész vasutassággal egyetértésben az legyen egyik legfontosabb törekvése, hogy a MÁV szénellátásában javulást harcoljon ki.*

A kedvezőtlen szénellátás okait sorolta fel ezután. A bányászat évről évre elmarad a MÁV-val szemben vállalt szénszállítási kötelezettségétől, mennyiségileg és minőségileg egyaránt. Jelenleg sem tartja be az Országos Tervhivatal által jóváhagyott keretszámot. Második félévi kiutalásunk kereken 32.000 tonnával kevesebb, mint a keretszám. A kiutalás elégtelensége és a bányászat lemaradása összesen 72.000 tonnával rövidítette meg a MÁV-ot.

Ez a helyzet arra indította a kormányzatot és a MÁV-ot, hogy kiutat találjon. Igy született meg *egy újabb szénkeverőtelep felállításának terve, amelynek megvalósítása már folyamatban van.* Ezenkívül mintegy 100 mozdonyt állítunk be fűtőolajtüzelésre, sőt a miniszertanács azzal foglalkozik, hogy újabb 100 mozdonynak pakuratüzelésre való átalakítását rendeli el. A pakurás szénkeverékkel és a közvetlenül eltüzelt fűtőolajjal nagymennyiségű szenet takarítunk meg. A Hámán Kató fűtőházban sor került porszénnek fűtőolajjal való permetezésére, aminek bevezetését 1955-ben négy nagyobb fűtőházban tervezzük.

Ugy számítunk, hogy pakurás keverékkel 550.000, fűtőolajtüzeléssel 155.000, a többi széntakarékossági módszerrel pedig *100.000 tonna szenet takarítunk meg* a népgazdaságnak az előirányzatból. Ragaszkodni kell azonban olyan szénhez, amelynek legalább 50 százaléka jó minőségű és átlagos fűtőértéke 4350 kalória. A hamutartalmat nem engedhetjük 20 százalék fölé. Ennek kiharcolásához a szakszervezet segítségére is nagy szükség van. *A hangsúly annak a 100.000 tonnának a megtakarítására esik, amely tényleges megtakarítás kell hogy legyen az ismert takarékossági módszerek kiterjesztése és továbbfejlesztése, valamint új intézkedések útján.*

A széntakarékosság fontos kelléke az *igazságos és takarékosságra ösztönző szénprémiumrendszer*, amelynek alapja a szénnormák helyes megállapítása. A jelenleg alkalmazásban levő statisztikai szénnormákat, fokozatosan *műszaki normákkal kell helyettesíteni*, felhasználva a szovjet tapasztalatokat.

Külön foglalkozott *Tölgyes* elvtárs a társszolgálati ágakra és a szállíttató felekre háruló széntakarékossági feladatokkal. Ezzel kapcsolatban rámutatott, hogy a széntakarékossági mozgalom fő segítője *a többterheléses és az „500 kilométeres" mozgalom kiszélesítése.* Az olyan többterheléses mozgalom azonban, amely mögött a kiterheletlen vonatok nagy száma húzódik meg, nem egyéb önámításnál. Ezért helyes a szakszervezetnek az a kezményezése, hogy *a két mozgalmat úgy kapcsolják össze, hogy az egy mozdonyra eső százelegytonnakilométer-teljesítmény mindig növekedjen.* Ez a fokmérője a nehézsúlyú és az „500 kilométeres" mozgalomnak. A 100.000 tonna szén megtakarításának tervénél ezt már komolyan figyelembe kell venni.

Hangoztatta végül, hogy a 100.00 tonna szén megtakarítása reális, megvalósítható terv. *A szénért való harc becsületbeli ügye kell legyen minden vasutasnak. De minden vasutast óva kell inteni attól, hogy a széntakarékosságot úgy képzelje el, hogy az a szállítási terv teljesítésének rovására történhet. Erről szó sem lehet! A 100.000 tonna szenet úgy kell megtakarítani, hogy minden felkinált árut hiánytalanul elszállítunk. A szakszervezeti bizalmiaknak az a legfőbb feladatuk, hogy ne tűrjenek semmiféle közönyösséget a széntakarékossággal szemben.*

A nagy helyesléssel fogadott előadáshoz *Csanádi György* elvtárs, vezérigazgató szólt hozzá elsőnek.

— Be kell látnunk — mondotta — hogy a magyar szénvagyon nem képes több és jobb szenet adni a vasutnak. Pillanatnyilag a *Tölgyes* elvtárs által vázolt módon kell segítünk magunkon, ugyanekkor azonban a jövőbe kell néznünk és arra kell törekednünk, hogy *a szénenergiáról más energiára, vagy a szénenergia másféle felhasználására térjünk át.* Erre megvannak a terveink. Fokozott mértékben át fogunk térni pakura fogyasztására. *A gépek 30—40 százalékát pakuratüzelésre kell átállítani.* A példa a román vasút legyen. ahol a gépek 80 százalékát pakurával üzemeltetik. *A távolabbi perspektíva a villamosítás minél nagyobb fejlesztése.* A legerősebben rá kell szorítanunk az ipart villamosmozdonyok gyártására, mert amíg a gőzmozdony a felhasznált szénből csak 6—8 százalékot hasznosít, addig a villamosmozdony ennek kétszeresét, vagy többszörösét. A meglévő villamosvontatású hálózathoz még 800 kilométert kellene villamosítanunk, ez a jelenlegi szénfogyasztás 50 százalékának megtakarítását jelentené. Rá kell térnünk a Diesel-vontatás fokozására is és a tolatási műveleteket külföldi mintára Diesel-gépekkel kellene végezni. Ha ezeket a feladatokat sikerül megoldanunk, a jelenlegi évi három millió tonna szénnel szemben 1.2—1.5 millió tonna szénnel tudjuk vasutunkat üzemben tartani. Persze ezek csak távolabbi kilátások, de a napi problémák mellett ezekről sem szabad megfeledkeznünk.

Számos felszólalás hangzott még el és mindegyik arról tanuskodott: a központi vezetőség tagjai, az üzemi bizottságok, a dolgozók és a szakvonali vezetők minden erejükkel arra törekszenek, hogy az energiaellátási problémákat megoldják és minél több szén megtakarítását tegyék lehetővé.

Tölgyes elvtárs a felszólalásokra adott válaszában elmondotta: a MÁV vezetősége azt akarja elérni, hogy 1955-re nagyobb kalóriájú szenekkel lássák el a vasutat.

Gáspár elvtárs azt tette szóvá, hogy az előadásból, de a felszólalásokból is hiányzott az önbírálat.

A vita befejezése után a központi vezetőség megbízta az elnökséget, hogy forduljon felhívással a széntakarékosság érdekében a vasút dolgozóihoz.

Elsőévesek között



A Szegedi Vasútforgalmi Technikum elsőéves növendékei nagy érdeklődéssel tanulmányozzák a jelzők miniatür példányait.

A VASUTAS DISZ-SZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL

VIDÁMAN, FIATALOSAN, LELKESEN

— A DISZ aktívaértekezletéről —

Zengve száll a dal a Royal-kultúrtermében, a Himnuszt énekli sok-sok feszesen álló fiatal. Arcuk átszellemült, a szemekben forró hazafiság lángol, s mire elhangzanak az utolsó akordok, összeforrt, tettekre kész fiatalok várják a DISZ-aktívaértekezletének útmutatását. Csodálatos erő, izzás van a Himnuszban — emlékeket tép fel, balsorsot és reménytelenséget, bukást és nélkülözést idéz s aztán, végtelen jövőbe vetett bizalmat, cselekvő tettrevágyást vált ki: szépítsük meg népünk életét, hisz rászolgált az eltelt századok alatt.

Erről beszélt az előadó is, *Szücs Zoltán*, elvtárs a vasútpolitikai főosztály ifjúsági alosztályának vezetője. A júniusi út az, mely népünk felemelkedéséhez vezet, melyen együtt a néppel, a párt vezetésével, a fiataloknak is haladniok kell. S a DISZ-tagok készen állnak arra, hogy fáradtságot nem ismerve, tűzön-vizen át kövessék a pártot. A pártot, mely romok helyén virágzó országot teremtett; a pártot, mely a fiatalok előtt is megnyitotta a tanulás, a felemelkedés sorompóit; a pártot, mely felismerte az elkövetett hibákat és a júniusi úttal újabb távlatait nyitotta meg a küzdelmes, de ragyogó jövőnek.

— Az új szakasz politikája kifejezi a legszélesebb néptömegek érdekeit, egyet jelent az ifjúság sajátos érdekeivel is — mondotta az előadó. Szavait az eltelt hónapok eredményei bizonyítják: a kétszeri béremelés, mely közelről érintett sokezer vasutas fiatalt, az ujonnan épült szociális és kulturális létesítmények, melyek máris sokezer fiatal életét tették szebbé, vidámabbá.

Érti-e, látja-e a fiatalok többsége, hogy a kormányprogram érte is van? Erre munkával adták a DISZ-tagok a félreérthetetlen feleletet: jelentősen javult a munkafegyelem, új munkahőstettek születtek. Vonatkísérő fiatalok 70—80 órás szolgálat után 5—6 órát pihenve ismét vonatra szálltak, hogy időben eljusson az áru és utas rendeltetési helyére. Országszerte ismerték meg *Korontos Vilmos* mozdonybrigádja, *Jakab Gyula* mozdonyvezető, *Sánto András* tolatásvezető és brigádja, *Veres Imre* ifi-turija, *Vaskó Veronika* előmunkás, *Erdélyi Ibolya* esztergályos nevét. S mögöttük ott sorakoznak a DISZ-tagok ezrei, küzdve a kormányprogram sikeréért.

Munkára és tanulásra serkentenek országszerte a DISZ-szervezetek. Takarékossági őrsöket, minőségi ellenőrző őrsöket hoznak létre, ápolják a szolgálati ágak közötti együttműködést, terjesztik az élenjáró munkamódszereket, tevékeny munkát vállalnak a Hazafias Népfront működésében.

Elhomályosíthatják-e ezeket az eredményeket a hibák? Nem! De elgondolkoztatnak, figyelmeztetnek arra, hogy sok még a tennivaló. Akad még fiatal, mint *Ivánkovics István* mozdonyvezető és fűtői, akik elalszanak szolgálatban s hajszálnyiján balesetet okoznak; akik nem vigyáznak a vasútra feladott árukra, mint az előfordult a Nyugati-ponkon; vagy lopnak, mint Vámosgyörk állomás néhány megtévedt fiatalja. Szomorú ez, s tükrözi azt is, hogy a DISZ csak a vasutas fiatalok 50 százalékát tudta bevonni az ifjúsági mozgalomba.

Fokozni kell a nevelőmunkát! Ez volt a legfontosabb útmutatása az aktívaértekezletnek. De mi ennek a feltétele? Szilárd alapszervezeteket kell teremteni, olyanokat, melyek állandósítani tudják a kampányfeladatok során elért eredményeket. Ez azonban nem könnyű feladat. Ehhez nem elegendő 2—3 vezetőségi tag aktivitása. Széles aktívahálózatot kell létrehozni és olyan DISZ-csoportokat, ahol meleg baráti légkör alakul ki, ahol közös program szerint dolgoznak, tanulnak, szórakoznak, ahol számúzik a tespedtséget és az unalmat.

Számos felszólaló adott az ilyen munka megteremtéséhez módszereket, példákat. *Tóth István*, a debreceni fűtőház DISZ-titkára elmondotta, hogy náluk a fiatalok résztvesznek a táncscsoportban és a szakszervezeti kultúrmunkában. Rendszeres tanulás folyik a „Petőfi" iskolán, új DISZ-helyiségükben kellemesen tölthetik a fiatalok szabadidejüket. *Szemes Mária* Miskolcról, beszámolt arról, hogy fiataljaik versenyeznek a „DISZ legjobb szakmai dolgozója" és a *„Legfegyelmezettebb DISZ-tag"* címért. *Papp Tibor* várpalotai DISZ-titkár elmondotta, mit tesznek a fiatalok műveltségének emeléséért és szórakozásáért: szabadnapos fiataljaink csoportosan Pestre járnak színházba. Szervezünk kirándulásokat, s a jövőben nagyobb figyelmet fordítunk a fiatalok egyéni sérelmeinek orvoslására. A Keleti Műszak Kocsiintézőségénél — mondotta *Hóka László* — havonta egyszer kultúrestet rendeznek és ezen legutóbb 160-an jöttek össze. Például a kultúrműsorok mellett ismeretterjesztő filmeket is bemutatnak a fiataloknak.

Vadász elvtárs — a DISZ központi vezetősége képviseletében — is számos útmutatást adott: van még sok olyan múzeum, melyet nem ismernek a fiatalok. Helyes, ha ide látogatásokat szerveznek. Lelkesítő, ha a fiataloknak elmondják öregebb elvtársak élettapasztalataikat. Lehet beszélgetést szervezni egy-egy élsportolóval, össze lehet hozni DISZ-zenekarokat, énekkarokat. Jól beváltak a klub-estek és a fiatalok közötti sportversenyek.

Megvan tehát a lehetőség arra, hogy a fiatalok fiatalosan, jókedvűen éljenek és dolgozzanak. Beszéltek a felszólalók hibákról, nehézségekről, balokról is. Ezek ellen küzdeni kell és itt sok tennivaló vár a politikai osztályokra és pártszervezetekre is. De DISZ-szervezeteinkre már nemcsak a hibák, hanem az eredmények és egyre inkább azok jellemzőek. Nincs tehát szégyenkezésre ok, ha az elmult tíz esztendőről beszélünk és nagyszerű a jövő, melyet a párt elénk tárt. Menjünk tovább ezen az úton...

A vasutasok tüzelőellátásáról

Az utóbbi időben sok kérdés és panasz érkezett szerkesztőségünkbe a vasutas dolgozók tüzelőellátásával kapcsolatban. Felkerestük az anyagellátási igazgatóság tüzelőcsoportját, ahol a következőket mondották:

November végéig kereken 100.000 tonna háztartási szenet és brikettet osztottunk ki a vasutas dolgozók között. Tavaly az összes kiadott mennyiség 238.000 tonna volt, úgyhogy ezt alapul véve, azt mondhatjuk, hogy az igényeknek mintegy a felét sikerült eddig kielégítenünk. A tüzifával lényegesen jobb a helyzet, mert abból 68.000 tonnát, tehát többet osztottunk ki, mint amennyi a szénmennyiséghez járt volna, vagyis a tüzifát már csaknem teljes egészében megkapták az igénylők. Szénbányászatunk mintegy 500.000 tonnás adóssága a vasutas dolgozók tüzelőellátására is hatással van. A harmadik negyedévben 49.000 tonna szénnel kevesebbet kaptunk a szükségesnél. A helyzet októberben már javult, novemberben pedig a teljes kiutalt szénmennyiséget át tudtuk venni. Több és jobb minőségű dorogi brikettet is kapunk.

Tüzelőcsoportunk állandóan járja a bányákat, igyekszik minél jobb minőségű szenet lekötni a vasutasok számára. Azonban, miután a bányák nem tudtak keretszámot adni, csak a napi szénbeérkezésekre támaszkodhatnak és ez sokszor zavarokat okozott a szállítmányok irányításánál. Így történt, hogy egyik vagy másik állomás egyáltalán nem, vagy megkésve kapta a részére kiutalt mennyiséget. A tüzelőcsoport csekély létszáma miatt az ellenőrzés nem volt megfelelő, így az állomásfőnökök sokszor nem arányosan osztották ki az igénylők között a jobb és a gyengébb minőségű szeneket. Mondjuk meg őszintén, a barátoknak, ismerősöknek jutott a jobb minőség. Az állomásfőnököket figyelmeztettük, nem egyszer meg is dorgáltuk emiatt, de a dolgozók, az igényjogosultak ébersége biztosíthatja csak az igazságos, arányos elosztást.

Összegezve a tüzelőellátási helyzetet, azt mondhatjuk, hogy *jelentős a javulás*. Ha a szénbányászat továbbra is úgy biztosítja igényeinket, mint novemberben, akkor *december végéig minden vasutas dolgozó megkapja a tüzelőmennyiségének felét*. Januártól folyamatosan, de már gyorsabb ütemben szállításra kerül a hátralevő mennyiség is. Javult a budapesti tüzelő házhozszállítása is, 6000 igénylő teljes egészében, 2600 felerészben megkapta eddig a tüzelőjét, a még hátralevő 1700 igénylő részére folyamatosan szállítunk, úgyhogy az eddig leadott utalványokra december végéig a teljes mennyiséget hazaszállítjuk.

ESTI KÖRÚTON KÉT PÁLYAUDVARON

Késő este van, de a Keleti-pályaudvaron nagy a forgalom. A várótermek zsúfoltak, a perronokon hullámzik a tömeg. Ezekben az órákban szivárognak be a várótermekbe az állomás hivatlan „vendégei". A környékbeli kocsmák züllött iszákosai, kétes foglalkozású nők behúzódnak a várótermekbe és veszélyeztetik az utasok csomagjait, értékeit.

A pályaudvari vasúti rendőrőrszobán folynak a megbeszélések. A rendőrök és nyomozók megkapják a feladatot: minden gyanús személyt igazoltatni kell, udvariasan, de határozottan fel kell szólítani őket személyazonosságuk és munkahelyük igazolására.

Félóra sem telt bele, egy 18 éves leányt vezettek elő a rendőrök. Balassagyarmatról jött fel egy hete Pestre, és „még nem talált munkát". A rendőrszázados elővette az újságot és megmutatta neki a hirdetéseket, ahol dolgozni kívánó nők számára munkát ajánlanak. Nemsokára kiderült, hogy a leányt már kétszer büntették.

— A pályaudvar nem szálloda, aki dolgozni akar, annak csak az újságot kell elolvasni, — figyelmezteti a leányt H. rendőrszázados. — Most pedig menjen, de reggel álljon munkába.

Szomorú kép következik. Minden emberi formájából kivetkőzött részeget támogat be két rendőr. H. P. Berentéről jött Pestre. Egész héten dolgozott és Pesten elitta az utolsó fillérjét is. Mivel megy haza a családjához? Hogy néz az ilyen a felesége szemébe? De ezeket a kérdéseket most nem lehet feltenni, mert ő ül a sarokban, vizenyős szemeit a semmibe meresztí és szidja a rendőröket, akiknek az volt a szándékuk, hogy megmentsék, mert visszavonhatatlanul csúszik lefelé a lejtőn.

Fiatal lány következik. M. Erzsébet, 1930-ban született. Egy évvel ezelőtt otthagyta a kispesti textilgyárat, azóta nem dolgozik. Ismeretségeiből él. Hogy hány férfivel tart ismeretséget? Először számol, majd megadóan legyint. Nem tudja. Ha többen vannak, jobban él, ha nem talál barátot — éhezik. Pedig senki sem zavarta el őt a textilgyárból, ő hagyta ott az üzemet. Nem volna gondja M. Erzsébetnek, nem kellett volna őt 18 éves korában gazdasági bűncselekményért elítélni, élhetne ő is úgy, mint sok tizezer más hasonlókorú leány és nem került volna szorosabb ismeretségbe a rendőrséggel.

Hajnalig tart az előállítás. A Nyugati-pályaudvaron egy leány azt állítja, hogy dolgozik, de igazolványa nincs. Főnökét nem ismeri, „munkájáról" is zavarosan beszél. Nem fog ártani neki néhány hónapi javító-nevelő munka.

Vasúti rendőrségünk jól dolgozik. Ezt bátran leszögezhetjük, mert egyre kevesebb lesz a munkanélkül csavargók, tolvajok, betörők, züllött erkölcsű nők száma, akik veszélyeztetik a főváros lakosságának nyugalmát és a közbiztonságot. Nemcsak rendőri, de széleskörű társadalmi munka szükséges ahhoz, hogy ezeket az embereket visszaadjuk a dolgos, becsületes emberek társadalmának. Nem igaz az, hogy ezek az emberek annyira megrögzöttek volnának, hogy nem fogna rajtuk a nevelés. Csak szívvel, hozzáértéssel kell bánni velük.

A mi társadalmunk felelős értük is.

Készül a védőital



Imrei Lajosné a Budapest Nyugati pályaudvari Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség szikvíztöltő állomásán jó munkájával segíti a védőital előállítását.

Nemzetközi HÍREK

A Szovjetunió Kommunista Pártja Központi Bizottságának és a Szovjetunió Minisztertanácsának közleménye A. J. Visinszkij elhunytáról

Moszkva, nov. 22. (TASZSZ)

A Szovjetunió Kommunista Pártjának központi bizottsága és a Szovjetunió minisztertanácsa mély fájdalommal tudatja, hogy 1954 nov. 22-én New-Yorkban váratlanul elhúnyt Andrej Januarjevics Visinszkij elvtárs, akadémikus, a kiváló államférfi, a Szovjetunió Kommunista Pártja központi bizottságának tagja, a Szovjetunió külügyminiszterének első helyettese, a Szovjetunió Legfelső Tanácsának küldötte.

A SZOVJETUNIÓ KOMMUNISTA PÁRTJÁNAK KÖZPONTI BIZOTTSÁGA A SZOVJETUNIÓ MINISZTERTANÁCSA

SZOVJETUNIÓ

A vasutak a gabonáért

A szűzföldeken, amelyeket az idén nagyrészt gabonával vetettek be, gyökeresen megváltozott az élet. Hatalmas területek ezek és eddig nem volt szoros kapcsolatuk az ország többi részével. A nagyarányú termelés folytán már most, haladék nélkül új vasutakat követelnek. 1954-ben *Kazahsztánban* betakarítottak 9.2 millió hektár gabonát, s ennek elszállításához 5200 autót vettek igénybe. 1955-ben itt 18.6, 1956-ra 28.5 millió hektár föld bevetését irányozták elő. Ezeken a hatalmas területeken termő gabonamennyiségeket innen gazdaságosan már csak vasúttal lehet szállítani.

Nemrégen egy expedició járta be ezeket a területeket és felmérték az újonnan létesítendő vasútvonalak helyét. Az építés első szakaszainak megindításához már útban vannak az anyagok, exkavátorok, gépek.

JUGOSZLÁVIA

Vasúti megegyezés Magyarország és Jugoszlávia között

A belgrádi *„Politika"* című lap közli: Magyarország és Jugoszlávia vasutai között megállapodás jött létre, melynek értelmében a Mura folyón keresztül vezető vasuti hídat Kotor és Murakeresztur határállomások között helyreállítják és a vasuti forgalmat újból megindítják a két ország között ezen a vonalon is.

FRANCIAORSZÁG

Francia és német vasutasok béketalálkozója

A német *Kehl* pályaudvar és a francia *Strassbourg* állomás dolgozói találkozót rendeztek, amelyen a francia vasutasok petíciót nyujtottak át német kartársaiknak azzal, hogy juttassák el Adenauer kancellárhoz, mint az egész francia nép kívánságának kifejezőjét. A petíció tiltakozást tartalmaz a bonni fegyverkezés ellen. Ugyanakkor a német vasutasok Nyugat-Németország felfegyverzése ellen tiltakozók nevével aláírt íveket nyujtottak á a francia vasutasoknak Mendes-France miniszterelnökhöz való továbbítás végett.

„Ebből eredően feltételezhető..."

„Ezen mulasztásával bűnpártolóvá vált és ebből eredően (?) feltételezhető, hogy műfeltörést hajtott végre..."

A levelet, amelyből a fenti sorokat idéztük. Samu József elvtárs, a békéscsabai fűtőház mozdonyvezetője kapta október 18-i keltezéssel, abból az alkalomból, hogy június 3-án ismeretlen tettesek feltörték mozdonya szerszámládáját és abból 105 forint értékű szerszámot elvittek. A levél, amelyet Blaskovits Zoltán elvtárs, a szegedi igazgatóság vezetője írt alá, ezenkívül közli, hogy a „károsszeget, 105 forintot vegyesek címén október havi illetményéből levonásba fogjuk hozni."

Miért vált „bűnpártolóvá" és „ebből eredően" gyanusíthatóvá Samu elvtárs? Azért, mert a lopás felfedezéséről csak hét nappal az esemény megtörténte után írta meg az eseménykönyvet. Kommentár helyett inkább néhány kérdést teszünk fel: mennyi ideig tart a szegedi igazgatóságon egy akta útja — ugye, nem hét napig, mint ezt az itt leírt esemény időpontja és a levél keltezésének időpontja közötti több mint négy hónap is mutatja. Ki állapította meg, hogy Samu József műfeltörést hajtott végre, milyen vizsgálat alapján mondották ki ezt a megjegyzést? Nem lehetett volna emberségesebb módon megírni, hogy gondatlanságáért, a népvagyon védelmének elmulasztásáért anyagilag kell felelnie? A fenti levél 1954-ben kelt és címzésében az áll, hogy „elvtársnak". Szabad így megcsúfolni az évszámot és a szót, amely mögött ember van, aki joggal követel emberséget?

Kép a Szovjetunióból



Vasutas lakóház Moszkvában a Krasznoprudnaja utcában. (D. Solomovica felv.)

Beszámoló a gócponti téli forgalmi értekezletekről

Zalaegerszeg fontos szerepe

Hideg, de napsütéses, derült őszi reggel. *Zalaegerszeg* állomás tágas váróterme vasutas dolgozókkal van tele. Azért jöttek össze ilyen szép számmal Zalaegerszeg-csomópont és a környező vonalszakaszok dolgozói, hogy megbeszéljék a téli forgalom tennivalóit.

Lelkes László elvtárs állomásfőnök üdvözlő szavai után *Németh József* vezérigazgatóhelyettes elvtárs ismertette a téli forgalom feladatait.

Németh elvtárs rámutatott, hogy az őszi és a téli forgalom lebonyolításában fontos szerepe van Zalaegerszegnek. Egyik legfontosabb energiaforrásunk, az olaj, Zalaegerszeg állomáson át jut el az ország minden részébe. A műszénтelep termékeit innen osztják szét az ország fűtőházainak. A város fejlődő ipara és a megye mezőgazdasága ugyancsak számottevő népünk ellátásában. Ezért tartotta szükségesnek a vasút vezetősége, hogy a zalaegerszegi dolgozókkal is megbeszélje a téli feladatokat.

Fokozottabb gondoskodást a dolgozókról

Az új szakasz politikájának a vasutas dolgozókat érintő intézkedéseit sorolta fel ezután *Németh* elvtárs, így a többi között a fizetésrendezést. De az eredmények mellett Zalaegerszeg állomáson a dolgozókról való gondoskodásnak vannak hiányosságai. *A kocsirendezőknek és a vonatkísérőknek nincs megfelelő melegedő helyiségük.* A vonatkísérők jelenlegi szűk helyiségébe nem lehet tűzhelyet betenni, s ételüket nem tudják megmelegíteni. Saját költségükön vásároltak villanyrezsót, ezt azonban a szombathelyi igazgatóság III. osztálya nem engedi használni, mert villanyáramot fogyaszt. *Nagyon fontos a takarékosság, de nem így! A rezsó használatát engedélyezni kell és azt a 10—15 forintot, amibe az áram havonta kerül, az állomásnak kell fizetnie.* Kevés a kalauzkocsi, a meglévők sincsenek kályhával felszerelve. A fűtőházi 250 személyes öltöző-mosdó megépítése évek óta csak ígéret. Az állomás dolgozói pedig megérdemelnék a fokozottabb gondoskodást, mert kiváló munkát végeznek.

Hivatkozott arra, hogy a zalaegerszegi csomópont dolgozói az elmult télen nagyszerűen teljesítették feladataikat. Az idén is így kell dolgozniok. A mezőgazdaság megsegítésének programmja elsősorban azt követeli, hogy a leggondosabb épségben, határidőre juttassuk el a termelőszövetkezetek, állami gazdaságok és egyéni parasztok tízezreinek iparunk termékeit. Feltétlenül gondoskodni kell arról, hogy azokon a vonalakon, ahol az olajtelepek, ipari üzemek vannak, a forgalom minden rendelkezésre álló eszközzel fenntartható legyen. Ennek érdekében fokozni kell a munkaversenyt, amely megvan ugyan Zalaegerszegen, de az utóbbi időben visszaesett a pécsiekkel és a nagykanizsaiakkal folytatott párosverseny.

Az országos feladatok ismertetése, a napi 14—14.500 kocsi megrakása, 13.500 kocsi kirakása, a tolatási károk megszüntetése stb. után hangoztatta, hogy teljesen *helytelen az a magatartás, amely egyes vasutas dolgozók részéről a nemrég felállított vasúti rendőrséggel szemben megnyilvánul. A vasúti rendőrséget nem a vasutasok ellen állították fel, hanem valamennyiünk közös tulajdonának megvédése érdekében.*

Élénk vita, hasznos javaslatok

A hozzászólások során *Péter Kálmán* elvtárs, a Zalaegerszegi Magasépítő ÜV dolgozói nevében kérte, hogy a Szombathely—Zalaegerszeg között kevés kocsival közlekedő motoros munkásvonat helyett állítsanak be gőzmozdony vontatású vonatot, hogy elkerülhetők legyenek a felszállás körüli botrányos jelenetek és a nagy késések. *Virág István* vezénylő tiszt arról beszélt, hogy a forgalmi szolgálattevők türelmetlenül bánnak az elsőteles forgalmi dolgozókkal. *Kovács László* kereskedelmi főnökhelyettes az árukárokat tette szóvá. A vasút vezetői gondoskodjanak arról, hogy *a Nyugati-ponkon lelkiismeretesebben dolgozzanak. Kaszás* elvtárs, a Zalaegerszegi Ruhagyár igazgatója a *munkásvonatok pontosabb közlekedtetését* kérte. *Szabó* elvtárs, pályamester kérte, tegyék lehetővé, hogy a védőételül szolgáló szalonnát, kolbászt, esetenként vásárolhassa meg, mert a raktárban hosszú időre nagyobb mennyiséget nem lehet tárolni. *Perl* párttitkár elvtárs a rossz mozdonyfordulót tette szóvá, ami miatt torlódnak az elegyek Zalaegerszeg állomáson. Az igazgatóságnak többet kellene ezzel törődnie. *Állandóan öt igazgatósági ügyeletes van az állomáson, de az ügyeletes elegyet továbbítani nem tud, csak a mozdony.*

Számos életrevaló javaslat hangzott még el, amelyeknek mindegyike arról tanuskodott, hogy a zalaegerszegi csomópont dolgozóiban megvan az elhatározás a téli forgalom jó lebonyolítására. Erre hivatkozott *Németh* vezérigazgatóhelyettes elvtárs is, amikor a felszólalásokra adott válaszában hangsúlyozta, hogy *a vasút vezetősége számít a zalaegerszegi vasutasok jó munkájára*, az őszi forgalom hátralévő részében és a téli forgalomban.

A szolgálati ágak együttműködése fegyver a tél ellen

A békéscsabai csomópont téliforgalmi értekezletén *Tölgyes Lajos* elvtárs, a vasúti főosztály 7. szakosztály vezetője tartott beszámolót.

Bevezetőben elmondotta, hogy ezidáig csak az őszre készültek a vasutasok, nem várták teljes harci készültségben a telet. Pedig a tapasztalat az, hogy *a tél veszi legjobban igénybe a vasutat, a legnagyobb helytállást, hősiességet követeli.* Összel nagy a forgalom, de viszonylag enyhe az idő; a forgalom azonban télen sem sokkal kisebb, ugyanakkor jóval nehezebb a szolgálat. De ha szervezetten szállunk szembe a téllel, nem maradhat el a győzelem.

Az elmult tél számos tapasztalatot adott. Elsősorban azt, hogy bár évekig lehetnek enyhe telek, mégis fel kell készülni a legkeményebb télre, mert akkor nem érhet meglepetés. Eddig enyhe teleket vártunk, lényegében „átdrukkoltuk" a telet. Ez tarthatatlan állapot.

A felkészülés azonban nemcsak a dolgozókra vonatkozik. Készülniök kell a vezetőknek és a népgazdaságnak is, elsősorban úgy, hogy szenet, anyagot és megfelelő téliruhát biztosítsanak. Nem kisebb feladat az sem, hogy *a téli forgalom lezajlása után zökkenőmentesen folytatódjék a munka és ne legyen olyan visszaesés, mint például a tavalyi téli forgalom után volt.*

Az idei felkészülésben már vannak jelentős eredmények, de most sem vagyunk mentesek a hibáktól. De a hibák ellenére van egy nagy előnyünk: *nem érhet meglepetésként a hideg, számolunk a rossz szénnel s tisztában vagyunk az anyaghiányokkal. A tavalyi tél megtanított arra is, hogyan lehet ezeket a hiányosságokat leküzdeni. A rossz szén következményeit egyetlen körülmény enyhítheti: a jól karbantartott gép.*

Számolunk a vasutasok helytállásával, hősiességével is, melyet meghatványoz a júniusi út nagyszerű célkitűzése. Javult a vasutasfegyelem, nagyobb a bizakodás, lelkesedés, mint az elmult évben volt. Tavaly szállítási hátralékokkal mentünk a télnek. Az idén is van tartozásunk, de ha tovább fokozzuk a lendületet, akkor nem lesz hátralékunk.

A téli felkészülés fontos feltétele, hogy a vasút saját hatáskörén belül a téli forgalom lebonyolításának jobb feltételeit biztosítsa. Ne legyen ablaküvegnélküli helyiség, ne csurogjon a munkahelyre a víz, ne kínozza a füst a lakatosokat, ne legyen fűtetlen iroda, fűtetlen vonat. Minden szolgálati ág úgy dolgozzék, hogy kedvező munkafeltételt teremtsen dolgozóinak, de a társszolgálati ágnak is. A kívülálló nem lát egyes szolgálati ágat, a hibákért az egész vasutat okolja. Tehát ne egymásra *„toljuk"* a hibákat, hanem együttműködve, közösen keressük meg a jó munka lehetőségeit. *Egy nyelven, vasutas nyelven beszéljenek az összes szolgálati ágak!*

— A legnehezebb feladat, anélkül, hogy kisebbíteném a többi szolgálati ág fontosságát, a vontatásra hárul — mondotta. — A jó gép az egyetlen fegyver a rossz szén, a tél ellen. Ez a téli forgalom sikerének kulcsa. Egész télen át biztosítani kell a forgalom dinamikáját. Meg kell állapítani egyes állomásokon a *„kritikus időpontokat"*, amikor a megállás torlódást okoz, de az áthaladás egyenesen főnyeremény. Ilyenkor egy-egy vonatnak áthaladást kell biztosítani. Egy kijelölt, 100—150 méter hosszú szakaszon, lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a mozdonyvezető menetközben lenyomja a salakot és roboghasson tovább. Az ácsorgások megszüntetése nemcsak a dinamikát biztosítja, hanem széntakarékosság is. Télen különösen fontos az ácsorgások, indokolatlan feltartóztatások megszüntetése. Az ácsorgásnál tönkremegy a tűz és fokozottan áll a lefagyás veszélye is.

Tölgyes elvtárs beszélt az úgynevezett *„nyári legényekről"*, akik az első hideg napon „megbetegednek", nem mennek szolgálatba s akiknek csúcsa, reumája, gyakran nemcsak a hideggel, hanem a disznótorral is egybeesik. Az ilyeneket le kell leplezni, de vigyázva arra, nehogy összekeverjük őket a valóban beteg dolgozókkal. Végezetül hangsúlyozta a fegyelem, a példamutatás fontosságát a téli feladatok végrehajtása során.

Az értekezlet vitája

A beszámolót szenvedélyeshangú vita követte. A felszólalók többsége élesen tárta fel a hiányosságokat, bírálta a vezetés hibáit. Elmondották, hogy a nehéz szénhelyzetért és anyaghiányért a vasút vezetőit is felelősség terheli. *Az anyaghiány miatt nem kellő ütemű a mozdonyok javítása és ez gátja a téli felkészülésnek.* Sokszor képtelenség pótolni egy egyszerű alkatrészt is. Számosan hiányolták a téliruha, csizmaellátást, mások a tüzelőellátást kifogásolták, amely már-már megoldhatatlan probléma elé állítja a vasutas családokat. Javasolták, hogy a téli forgalom után is kapjanak jutalmat a dolgozók, melyből rekesszék ki azokat, akik a hidegben nem álltak helyt. Megfogadták, hogy a hibák egymásra *„kenése"* helyett együttesen harcolnak a hibák kijavításáért.

Harcos, bátor értekezletet tartottak a békéscsabai csomópont dolgozói és ez dicséretükre válik. Kár volt azonban, hogy nem foglaltak elég élesen állást *Tandi Lajos* mozdonyvezető felszólalása ellen, aki nem élt, hanem visszaélt a bírálat szabadságával és valótlan adatok közlésével kísérletet tette arra, hogy megzavarja az értekezlet hasznos munkáját.

Szénben kell gondolkoznunk

A téli forgalmi értekezletek során *Salgótarjánban Varna Jenő* elvtárs, a 7. szakosztály helyettes vezetője ismertette a téli felkészülés legfontosabb feladatait. Beszámolójában rámutatott: minden vasutas dolgozónak azzal a tudattal kell nekiindulnia a télnek, hogy a dolgozó nép életszínvonalának emelése nem választható el a vasút jó munkájától.

Az egyes szolgálati ágak feladatairól beszélt ezután. A D. 4-es utasítás betartása, alapos ismerete minden vasutas dolgozó kötelessége — mondotta. A téli forgalom alapja: *a műszaki berendezések, pályák, mozdonyok minőségi karbantartása.* A téli forgalomban a döntő szó a pályafenntartásé. A hóviharnak, hófúvásnak sohasem szabad váratlanul érnie a vasutat. Tavaly sokszor 24 órába is belete't, amíg megfelelő intézkedések történtek az akadályok elhárítására. A jövőben azonnal intézkedni és cselekedni kell. *A gyors cselekvés alapja a jó együttműködés a pályafenntartás és a forgalom között.*

A forgalom feladatai között a legfontosabbaknak a vonatácsorgások megszüntetését, az utazás körülményeinek megjavítását jelölte meg. Hangsúlyozta: a vonat addig nem mehet el az állomásról, amíg nincs előfűtve.

A vontatás feladatairól szólva, részletesen ismertette a szénhelyzetet. Rámutatott arra is, hogy a széngazdálkodás nemcsak takarékossági kérdés. *Szénben kell gondolkoznunk* — mondta — de nemcsak a fűtőnek és mozdonyvezetőnek, hanem a forgalom és a pályafenntartás dolgozóinak is mindig szem előtt kell tartaniok, hogy hány kiló szén elpazarlását jelenti egy-egy indokolatlan feltartóztatás, vagy lassújel.

A téli jó felkészülés feltétele az őszi forgalom sikeres befejezése. Az őszi forgalom feladatait azonban még nem teljesítettük maradéktalanul. Ahhoz, hogy adósság nélkül kezdhessük meg a téli forgalmat, *gyorsítani kell az elegyáramlást, a kocsibeállítások és kihúzások ütemét.* Ha nem oldjuk meg feladatainkat, vádlottak leszünk a dolgozó nép ítélőszéke előtt, mert háláltatjuk az életszínvonal emelkedését. De ha legyőzzük a nehézségeket, ha vasutas helytállással küzdünk meg az őszi forgalom hátralévő feladataival és a téli forgalommal, ha szívügyünk lesz az utazás körülményeinek megjavítása, a dolgozó nép elismerése és megbecsülése kíséri munkánkat az idén is — mondotta befejezésül.

A salgótarjáni vízhiány

A hozzászólások során számos olyan hiányosság került felszínre, amelyeknek orvoslása javítaná a csomópont munkáját. Igen sok felszólaló foglalkozott a salgótarjáni vízhiánnyal. *(Október 25-i számunkban is hangot adtunk ennek a súlyos, az egész vonal munkáját gátló körülménynek. A szerk.)* *Szücs* elvtárs, fűtőházfőnök például elmondta, hogy a forgalom sokszor magára hagyja a fűtőházat a vízproblémával. *Kisterenye* állomás nem küldi vissza a vízszállító kocsit, pedig több, *Salgótarján* felé haladó vonathoz hozzácsatolhatnák. Ilyenkor külön gépet kell küldeni az amúgy is géphiánnyal küzdő fűtőháznak a vízszállító kocsiért. Szóvátette, hogy négy mozdonyukat ismét javításba kellett adni, mert a járműjavítók nem minőségileg végezték el a gépek fővizsgáját.

Harsádi Géza, a miskolci igazgatóság vonalbiztosa a téli felkészülés eddigi eredményeit ismertette. *Szabó Béla*, Miskolc állomás helyettes főnöke hangsúlyozta, hogy *sokszor az állomásfőnökök nem állnak hivatásuk magaslatán, nem járnak elől személyes példamutatással, ellenőrző munkájuk nem elég szigorú.* Javítani kell az idén a hójelentő szolgálat munkáját is. A fűtést, előfűtést csak úgy lehet biztosítani, *ha a vonatkísérők lelkiismeretesebben látják el feladatukat*, ha nem engedik befagyni a tömlőket.

Macska István (Zagyvapálfalva) a keresztszállítások kérdését tette szóvá. Elmondta, hogy állomásukon gyakran zagyvapálfalvi téglát raknak be békéscsabai rendeltetéssel, ugyanakkor a másik vágányon békéscsabai téglát raknak ki. *Szunyogh László* (miskolci igazgatóság) arra mutatott rá, hogy az utóbbi időben ismét *romlott a mozdonyok műhelyi minősége*, de a mozdonyszemélyzet karbantartási munkája sem eléggé lelkiismeretes. A gépek gőzölnek. A salgótarjáni fűtőházban sem foglalkoznak kellőképpen a gyengébb mozdonybrigádokkal.

Mocsári Ferenc (Somoskőújfalu) a KTG sokszor kapkodó munkáját kifogásolta. Nem egyszer Somoskőújfaluról irányítanak vissza Kisterenyére idegen kocsikat, nem számolva azzal, milyen tetemes szénfogyasztásba kerül a kocsik felvontatása az erős emelkedésű vonalszakaszon. *Kelecsényi Ferenc* mozdonyvezető kérte, hogy a vonatokat jól terheljék ki.

Kiss elvtárs (miskolci vasútpolitikai osztály) kifogásolta, hogy a beszámoló és a hozzászólók is keveset foglalkoztak a dolgozók szociális ellátásával, pedig ez döntő a téli forgalomban. A kál-kápolnai laktanya például valóságos átjáróház, minduntalan felzavarják a pihenő dolgozókat. Nincs biztosítva a nyugodt pihenés Somoskőújfalun sem. Igen sok a kívánnivaló a laktanyák tisztaságát illetően is.

Turnai Lajos elvtárs, a miskolci igazgatóság vezetője arról beszélt, hogy a nehézségek ellenére is bizakodóan nézhetünk a tél elé, mert egy év alatt igen sokat fejlődött a vasutas dolgozók politikai tudása, öntudata és szakmai képzettsége.

Szárnyasi Gyula elvtárs, a miskolci vasútpolitikai osztály vezetője a dolgozókról való gondoskodás fokozására hívta fel a figyelmet, majd arról beszélt, mennyire fontos a pártszervezetek jó mozgósító munkája. *Guba János* elvtárs (Miskolci Területi Bizottság) a szakszervezet feladatait ismertette, hangsúlyozva a jólszervezett versenymunka jelentőségét.

A csomóponti verseny októberi eredménye

A csomóponti verseny októberi eredménye a következő:

1. Pusztaszabolcs 61 ponttal. Különösen jó az eredmény a pályafenntartási, valamint a távközlő- és biztosítóberendezési szolgálatnál. Jó eredményt ért el a vontatási szolgálat is a szénmegtakarításban. A vonatok átlagos terhelését 104.80, a kocsitartózkodást pedig 103.84 százalékra teljesítették.

2. Debrecen 70 ponttal. Kiváló eredményt ért el a kocsimozdításnál, az átlagos terhelésnél, a kocsi kihasználásnál és az áruszállítási tonnaterv teljesítésénél.

3. Szombathely 70 ponttal. A tehervonatok átlagos terhelése, az áruszállítási tonnaterv itt is jó. A vontatási szolgálat az egy mozdonyra eső kilométer teljesítmény növelésével járult hozzá az eredményhez.

A további helyezési sorrend a következő: *4. Pécs, 5. Budapest-Ferencváros, 6. Dombóvár, 7. Nyíregyháza, 8. Szeged, 9. Békéscsaba, 10. Szolnok, 11. Hatvan, 12 Győr, 13. Celldömölk, 14. Miskolc, 15. Komárom, 16. Rákosrendező, 17. Rákos, 18. Székesfehérvár.*

Salk János brigádja munkában



A pécsi kereskedelmi szolgálatnál végzik jó munkájukat 161 százalékos átlagteljesítménnyel Salk János, Ujvári Sándor, Csokona Dezső és Végh József.

A szegedi felépítményi vasanyagjavítóban



Kulai László mintaasztalos kifogástalan minőségű munkával 120 százalékos teljesítményt ért el a tanácsválasztási műszakban. Képünkön Csorba Csaba ifjúmunkást tanítja a mesterségbeli fogásokra. (A lapban közölt képek Kovács Géza felvételei.)

Mi megyünk a magunk útján

Nemrég jelent meg ... újságokban a magyar kormány jegyzéke, amelyben tiltakozott a léggömbök segiségével terjesztett röplapok ellen, amelyeken nyugati menekült senkiháziak uszítanak a magyar nép eredményei ellen.

Az egész léggömb-uszítás nemigen érdemelne több szót — hisz zagyvaságuk éppúgy pukkan szét, mint a léggömb, amellyel terjesztik — mégis írunk róla, hadd tudják meg az urak, milyen érzést, gondolatot vált ki belőlünk az ő kutyaugatásuk, mely közmondás szerint sem „hallatszik az égig".

Miféle „szabad magyarok" lehetnek azok, vetődik fel a gondolat, akiket dollárral fizetnek, s akik lassan már el is felejtik Arany, Petőfi, Jókai nyelvét? De ne is erről beszéljünk. Az ő „Magyarországuk" fővárosa — Bécs. Ott élnek, onnan lázitanak. Emlékeztessük talán őket arra, hogy jól emlékezünk még arra az időre, amikor valóban Bécs volt az ország fővárosa? Csakhogy akkor Magyarországon szabadságról nem lehetett beszélni. Azért kelt fel a nép hősi forradalomra, melyet akkor levertek, de amelyet — a Szovjetunió segítségével — közel 100 év után győzelemre vittünk.

Hát ez az! Ez fáj az uraknak, a mi győztes forradalmunk, honfoglalásunk, egyre ragyogóbb eredményeink. Itt van például az új tanácsválasztás, amely tovább erősíti demokratikus rendünket, még jobban kifejezésre juttatja, hogy nálunk minden hatalom a dolgozó népé. Csoda-e, hogy ez a választás fogcsikorgásra készteti őket? Az lenne csoda, ha nem így tennének. Tehetetlen mérgükben mi mást tehetnének, mint egy „kinyilatkoztatást": „A tanácsválasztás nem demokratikus. A Magyar Nemzeti Ellenállási Mozgalom (tudniillik így nevezik magukat) ezért nem állít jelölteket" — írják röplapjukban. Ezt azután jól megmondták. Más már nem is hiányzik a magyar dolgozóknak, csak néhány nyugatra menekült főispán, gróf úr, csendőr, vagy bankár a tanácsba. Ez lenne „demokrácia" a javából! Köszönjük szépen, volt már részünk benne, kipróbáltuk már az ilyen jelölteket. Sokat tettek értünk, azt meg kell hagyni: kirabolták az országot, nyomorba döntötték a népet, bebörtönözték legjobbjainkat, pusztító háborúba sodortak, s aztán — illa berek, nádak erek — kilógtak nyugatra. Ha most hazamerészkednének és megkísérelnének fellépni, mint „jelöltek", annyi és olyan „szavazatot" kapnának, hogy azt sem tudnák, hogyan szedjék az irhájukat, hogyan meneküljenek a szavazatok „súlya" elől.

Egyszóval, kár a szót vesztegetni! Firkáljanak csak az urak bécsi sakálbarlangjukban, hisz valamivel — tudjuk jól — ki kell érdemelni a dollár-alamizsnát. De azért, amig önök vonítanak és szűkölnek, — ne haragudjanak érte — mi megyünk a magunk útján, s ha önökhöz hasonló férgek kerülnek a lábunk elé — hát rájuk tiprunk...

Válasz az olvasók kérdésére

November 1-i számunkban *„Dorozsmai és bandája"* címmel beszámoltunk a *MÁV Debreceni Vasútépítő ÜV*-nál történt sorozatos bércsalásokról és egyéb visszaélésekről.

A cikk megjelenése óta több levél érkezett szerkesztőségünkbe, közte *Kékedi János* (Sárospatak pályafenntartás) és *Téni Ferenc* (Landler Művek) elvtársaké. Valamennyi beérkezett levél írója elítéli Dorozsmai Lászlót és cinkosait és kérik a szerkesztőséget: *ismertesse mi történt Dorozsmai Lászlóval és bandájával.*

Ezúton közöljük, hogy *a vasúti rendőrség letartóztatta Dorozsmai Lászlót, Rózsahegyi Ernőt és Vereb Istvánt.* A vasúti főosztály *Csomai Zoltán* igazgatót és *Csutkai Jenő* főmérnököt *alacsonyabb beosztásba* helyezte. A vasútpolitikai osztály mellett működő pártbizottság fegyelmi vizsgálatot indított *Csomai Zoltán* igazgató felelősségének megállapítására és *kizárta a Magyar Dolgozók Pártjából.* A rendőrségi vizsgálat még tovább folyik.

A SÁRTENGERBE SÜLLYEDT RAKODÓ

Nem mindennapi eseménye volt a multkoriban Rákosrendező-pályaudvarnak. Fura „vendégei" érkeztek, méghozzá tekintélyes számmal: 94 vasúti kocsit töltöttek meg. Oroszlánok, tigrisek, óriáskigyók, elefántok és más hasonlóan szokatlan „utasok" lármája vegyült a pályaudvar megszokott zajába. Bizony, az öreg állomás aligha látott még ilyen díszes felvonulást, de az Aeros-cirkusz együttese. (merthiszen a Német Demokratikus Köztársaság legnagyobb utazó cirkuszának érkezéséről van szó) sem rakodott még olyan viszontagságos körülmények között, mint Rákosrendezőn, pedig bejárta már egész Kelet-Németországot.

A rakodóhelyet és környékét olyan vendégmarasztaló sártenger borította, hogy a kocsikat csak traktorral sikerült kiszabadítani, az estébe nyuló kirakáshoz a cirkusznak saját reflektorait és emelődaruját kellett használnia, mert a rakodóterületen nincs világítás és az öttonnás kézihajtású daru, amelyet még 1953 júliusában állítottak a rakodó mellé, máig sincs megfelelően felszerelve, üzemképessé téve.

Jó, ilyen rendkívüli rakodás ritkán akad Rákosrendezőn, de naponta 17 nagy iparvállalat használja az elképzelhetetlenül elhanyagolt rakodóhelyet, naponta a lovaskocsik sokasága ragad bele a sárba. Nincs olyan komplexbrigád-értekezlet, amelyen a szállíttató felek ne követelnék ennek a helyzetnek a megszüntetését, a kereskedelmi főnökség két év óta a panaszok, kérések tömegével ostromolja az illetékeseket, köztük a terézvárosi pályafenntartási főnökséget, a 6. szakosztályt, az igazgatóság II. osztályát — eredménytelenül. Es ami a legszebb: ugyancsak két év óta mintegy 20 vagonnyi zúzott követ tárol a vasút néhány méternyire a rakodótól, ismeretlen rendeltetéssel. Vajjon milyen kinai fal, a bürokráciának milyen áttörhetetlen gátja akadályozza meg, hogy ez a céltalanul porladó kőtömeg néhány méterrel odább vándoroljon, oda, ahol égető szükség lenne rá: a rakodóhelyre, illetve a hozzávezető útra. Intézkedjenek végre az illetékesek, minél előbb.

Kijátszották-e Nyíregyházán a racionalizálást?

Nagy elvtárs, a debreceni politikai osztály vezetője az aktívaértekezleten bírálta a nyíregyházi fűtőházat, hogy kijátssza a racionalizálással kapcsolatos rendeletet. Függetlenített újítási előadót állítanak be, hogy növelhessék a létszámot — mondotta beszédében. Ezzel a problémával lapunk november 6-i számában is foglalkoztunk. Szücs Sándor elvtárs, az I/7 szakosztály újítási előadója közölte szerkesztőségünkkel, hogy a nyíregyházi fűtőház helyesen járt el. Ugyanis a 41/1953. NT rendelet 16. §. 1. bekezdése értelmében olyan szolgálati helyeken, ahol a dolgozók létszáma az ötszáz főt eléri, függetlenített újítási előadót kell beállítani. Nyíregyházán a meglévő műszaki létszámból biztosították a függetlenített újítási előadót. *(Sajnálatos azonban, hogy 1953-ban megjelent NT rendelet végrehajtása csak a közelmultban történt meg. A szerk.)*

DOLGOZÓINK az őszi forgalom harcaiban

Kimagasló eredmények a választási héten

A tanácsválasztásokat megelőző héten vasutas dolgozóink is megrendezték a *„választási békeműszakot"*. A választási műszak sok kiváló eredményt hozott.

Kiemelkedő teljesítményeket értek el *Miskolc személypályaudvar* dolgozói is. Kocsitartózkodási tervüket 114, a kocsimozgatási tervet 106, a menetrendszerinti vonatindítást 105, a terhelési tervet 101 százalékra teljesítették.

Csörgő József kocsimester és brigádja a kocsitartózkodásnál 111, *Kósa* János kocsimester az elegytovábbításban ugyancsak 111 százalékos eredményt ért el. *Bálok* Ferenc forgalmi szolgálattevő és brigádja terhelési tervének 105 százalékos teljesítésével tünt ki.

Az évi terv határidőelőtti befejezéséért

(Tudósítónktól.) A Debreceni Orvosi Műszergyár felhívást intézett az ország valamennyi üzeméhez, hogy az ideiglenes kormány debreceni megalakulásának 10. évfordulójára, december 21-re fejezzék be évi tervüket. A debreceni fűtőház dolgozói az elsők között csatlakoztak a felhíváshoz. A műszaki kocsiszolgálatnál *Papácsi* Aladár főművezető kezdeményezésére kimondották, hogy már december 15-re befejezik az évi tervet.

A mozdonyszemélyzet arra vállalkozott, hogy a második félévre 1154 tonna megtakarításra előirányzott szenet már december 21-re megtakarítja. A fiókműhely vállalta, hogy évi tervét december 21-re teljesíti.

Szombathely az élen az igazgatóságok versenyében

Az igazgatóságok versenyében az októberi eredmények alapján a helyezési sorrend a következő: *1. Szombathely 23 pont. 2. Pécs 25 pont. 3. Debrecen 38 pont. 4. Budapest 39 pont. 5. Szeged 40 pont. 6. Miskolc 45 pont.*

A szombathelyi igazgatóság céltudatosan javítja eredményeit, ennek köszönheti, hogy a szeptemberi második helyről az első helyre került. Kereskedelmi és anyagszerkezelési szakszolgálata a legjobb valamennyi igazgatóság között. Első a kocsimegrakási terv teljesítésénél és az „500-as"-mozgalomban is, jóllehet az utóbbinál összeredménye csak 96.75 százalék. Szeptemberhez képest visszaesett a forgalmi szakszolgálat munkája, különösen a vonalforgalmi terv menetrendszerűségi tényezőjénél. Visszaesett a vontatási szolgálat teljesítménye is, a fajlagos önköltségi terv és az átlagos terhelés teljesítésénél.

Tizenkét irányvonat a választási héten

(Tudósítónktól.)

Ajka forgalmi, kereskedelmi és vontatási dolgozói a tanácsválasztások tiszteletére tett vállalásukat már a hónap közepén teljesítették. A választási hétre pótfelajánlásokat tettek. A pótvállalás értelmében a választási műszak alatt 12 irányvonatot állítottak össze, a választás napján pedig egy többterheléses békeirányvonatot indítottak útnak.

HIREK

A vasúti rendőrség őrizetbe vette Rákos Imre kocsirendezőt, belsőbagondi lakost, mert hosszú időn keresztül sorozatosan dézsmálta a vasúti kocsikat. Lakásán nagyobb mennyiségű cementet, deszkát, rönkfát, műtrágyát találtak. Ezenkívül 280 kg búzát, 192 kg árpát, 70 kg korpát és 5 hordót is ellopott.

Ösz Lajos mezőlaki vasutast és ifj. Tamási Jenő földművesszövetkezeti dolgozót a vasúti rendőrség őrizetbe vette, mert a nyitott vagonokban szállított szerszámgépekből 5 darab villanymotort és egyéb alkatrészeket elloptak.

Kollár Endre: Az üzemi kultúrotthonok munkája című könyve nemrég jelent meg. A könyvnek az a célja, hogy néhány jól működő üzemi kultúrotthon bevált tapasztalatai alapján segítséget adjon munkamódszerek tekintetében az üzemi kultúrotthonok munkásainak. A szerző jó tapasztalatokat sorol fel a kultúrotthonok tevékenységének sokrétű munkájáról.

— 368 TONNA TÚLSÚLYT továbbított Miskolc és Hatvan között Juhász István mozdonyvezető brigádja a tanácsválasztás tiszteletére.

— JUTALMAT TŰZÖTT KI a DISZ központi vezetősége a vasgyűjtésben legjobb eredményt elért igazgatósági DISZ-szervezetek részére. I. díj a DISZ központi vezetősége dicsérő oklevele és egy zenegép, II. díj dicsérő oklevél és egy lemezjátszógép. III. díj dicsérő oklevél és egy 30 kötetes könyvtár. A versenyben jelenleg első helyen a szombathelyi igazgatóság DISZ-szervezetei állanak.

— KIRANDULAST SZERVEZ Budapestre december 4-én a diósgyőri fűtőház DISZ-szervezete. A fiatalok megtekintik az Erkel Színház előadását is.

— Az IDEIGLENES NEMZETI KORMÁNY megalakulása 10. évfordulója tiszteletére december 18-án nagyszabású kultúrműsort rendez Debrecen állomás DISZ-szervezete.

* * *

KÖMI/401. számú Vállalat vidéki munkahelyeire december elsejei belépésre keres vizsgázott fűtőket lokomobilfűtésre. Fizetés a kollektív szerződés szerint történik. Üzemi konyha, munkásszállás, védőital, munkásruha biztosítva. Más területen lakók részére különélési pótlékot fizetünk. Felvétel: a vállalat Bp., V., Felszabadulás-tér 1. szám alatti központjában.

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

— AZ ELŐSZÖR SZAVAZÓK részére találkozót rendezett a debreceni politikai osztály. A fiatalok találkozóján egy román és egy iráni ifjúmunkás is résztvett.

Levelezőink ÍRJÁK

A bürokráciáról

A nyíregyházi állomás kultúrvárótermének rádióját közel fél éve javításba adták a RAFILM-hez. Néhány hét alatt elkészült és a rádióval együtt megérkezett a 97 forintos számla. Itt kezdődött a bonyodalom. Bártfai állomásfőnök elvtárs tekintve, hogy nem tudta kifizetni a számlát, az igazgatóság III. osztályának küldte kiegyenlítés végett. Azonban ez mind a mai napig nem történt meg. A RAFILM értesítette az állomást, hogy amennyiben záros határidőn belül nem fizeti ki a tartozást, a rádiót elárverezteti. A debreceni igazgatóság III. osztálya végre intézkedhetne, hogy a rádiót nyugodtan lehessen használni.

Zubor István

Így találta a tél Kunszentmiklóst...

Sokat hallunk és beszélünk a téli felkészülésről, bennünket mégis készületlenül talál a hirtelen beköszöntött hideg, amelyet a szó szoros értelmében a bőrünkön érzünk. Ugyanis a salakozó dolgozóknak nincsen még védőruhájuk, a vonatkísérő laktanya üvegnélküli ablakain besüvít a hideg szél, ugyancsak hiányzanak az ablakok a fiókműhely csarnokában, de itt az üvegezés sem sokat segítene, mert a csarnok egyik oldalfala is bedőlt. A mosdóban rosszak a vízcsapok, állandóan folynak, de sajnos, nem melegvíz folyik belőlük, mert ilyen nincs. Régóta ígérik, hogy a szénrámoló szállítószalagja alá betonlapot építenek, de sajnos ez sem történt meg. A téli forgalomban a mi fűtőházunk dolgozóira is megfeszített munka vár, ezért kérjük a szegedi igazgatóságot, hogy velünk is törődjön egy keveset.

Szabó Ferenc
Kunszentmiklós fűtőház

Még egyszer az aszódi laktanyáról

Pár hónappal ezelőtt megjelent a „Szocialista vasútért"-ben egy panaszos levél az aszódi laktanyáról. Nem kívánok most azzal foglalkozni, hogy a levél íróját az igazgatóságtól kint járt „ügyvizsgálók" azzal „macerálták", hogy kár volt mindjárt a sajtóhoz szaladni. Inkább arról szeretnék írni, hogy még ma is sok baj van Aszódon. Az ágynemű piszkos, a laktanya hideg, ahol megbetegednek a pihenést kereső dolgozók. Tudomásom szerint a korábbi levélben említett „eszem-iszom" nem fordult elő. Ugylátszik, piszkos, hideg környezetben az sem esik jól.

Nagy László,
a Budapesti Területi Bizottság munkatársa

Lokomotiv hirek

A Szombathelyi Lokomotiv NB I-es labdarúgócsapata a szerdai forduló során 1:0 (1:0) arányban vereséget szenvedett a Szegedi Haladástól. A mérkőzést Szombathelyen játszották le, közel 4000 néző előtt. A vasutas csapat ezzel a vereségével továbbra is bennmaradt a „veszélyes zónában". Hátralévő mérkőzésein azonban még elkerülheti a kiesést. Ehhez természetesen a legutóbbinál jobb és lelkesebb játékra van szükség.

•

Prágában vasárnap kezdődtek meg a Prágai Nagydíjért kiírt női kosárlabda-torna küzdelmei. A A budapesti válogatottban Tasiné (Bp. Lokomotiv) is helyet kapott.

•

A labdarúgó NB II-ben már csak egy forduló van hátra. A tíz vasutas csapat közül három: a Budapesti. Kőbányai és a Szegedi Lokomotiv már biztosan kiesett A soproni csapatnak és a szolnokiaknak is csak igen halvány reményük van a bennmaradásra Rajtuk kívül veszélyben vannak még a ceglédiek is.

Két vasutas csapat küzd az NB II-be jutásért. Az osztályozó mérkőzések során jelenleg a Komáromi Lokomotiv is és a Debreceni Vasútépítő Lokomotiv is csoportja utolsó helyén áll

A Lokomotiv SE Debrecenben rendezte meg az 1954. évi országos tornászbajnokságát. A száz-húsz induló között: Budapest, Debrecen, Pécs, Nyíregyháza, Miskolc, Mátészalka, Jászapáti és Tiszafüred vasutas tornászai mérték össze tudásukat. Eredmények: Férfiak. Felnőtt I. osztály: 1. Héder (Pécs), 2. K. Varga (Pécs), II. osztály: 1. Gyulai (Debrecen), III. osztály: 1. Reviczki (Budapest). Ifjúsági I. osztály: 1. Nagy J. (Rákospalota). II. osztály: 1. Kovács (Debrecen). Nők. Felnőtt II. osztály: 1. Puskás (Rákospalota). III. osztály: 1. Pintér (Pécs). Ifjúsági I. osztály: 1. Zoller (Rákospalota). II. osztály: 1. Leszik (Miskolc).

•

Az 1954 évi sportegyesületi kötöttfogású birkózó egyéni—csapatbajnokság küzdelmeit a Lokomotiv SE a Landler Jenő edzőtermében rendezte meg. Hat sportkör ötvenkét versenyzője küzdött a bajnoki címekért és helyezésekért. A legjobban a budapesti és debreceni versenyzők szerepeltek. Feltűnő volt az edzéshiányra hivatkozó ceglédi birkózók távolmaradása.

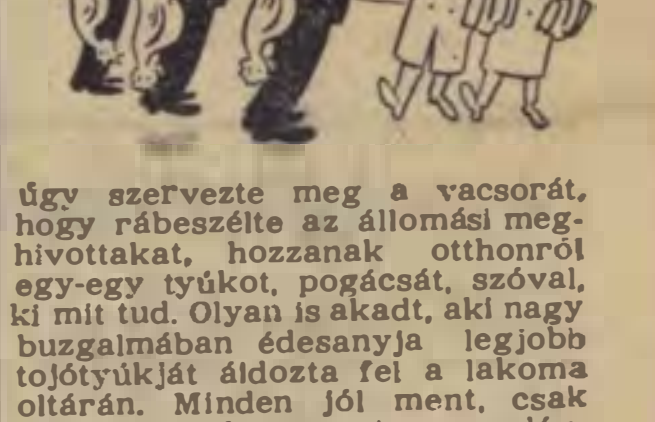
•

Befejeződött az 1954. évi országos kosárlabda-bajnokság. A férfiak csoportjában a Budapesti Lokomotiv a negyedik, a nők csoportjában a tizenharmadik helyen végzett.

Ütköző

Piknik

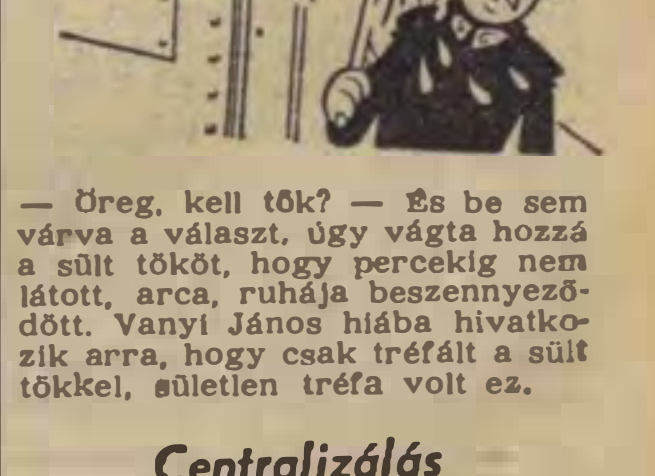
Balassagyarmaton Romhányi Rezső vonalfőnök vacsorát rendezett a székesfehérvári tapasztalatcsere átvevők, igazgatósági kiküldöttek és az állomás néhány vezető-beosztású dolgozója részvételével. A gáláns vendéglátó



úgy szervezte meg a vacsorát, hogy rábeszélte az állomási meghivottakat, hozzanak otthonról egy-egy tyúkot, pogácsát, szóval, ki mit tud. Olyan is akadt, aki nagy buzgalmában édesanyja legjobb tojótyúkját áldozta fel a lakoma oltárán. Minden jól ment, csak akkor néztek nagyot a vendéglátó helybeliek, amikor a fizetésnél még 66 forinttal kellett megtoldaniok a hozzájárulást. A piknik tehát úgy festett, hogy az állomásiak hozták az áldozatot, a vonalfőnök pedig a vendégeket.

Sült-tök

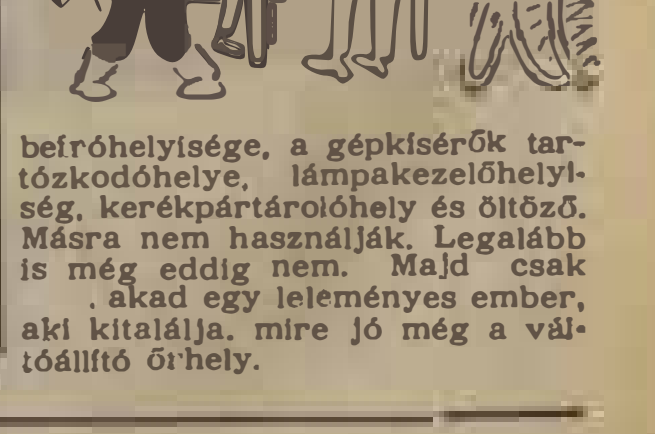
Alföldi Ferenc rákosrendezői sorompőőr elpanaszolta, hogy november 4-én a tartalékmozdonyról rákiáltott Vanyi János fűtő:



— Öreg, kell tök? — És be sem várva a választ, úgy vágta hozzá a sült tököt, hogy percekig nem látott, arca, ruhája beszennyeződött. Vanyi János hiába hivatkozik arra, hogy csak tréfált a sült tökkel, sületlen tréfa volt ez.

Centralizálás

A kecskeméti állomás IV-es őrhelye a következő rendeltetést tölti be: elsősodban váltóállító őrhely, amellett a kocsirendezők pihenőhelye, a mozdonyvezetők



beíróhelyisége, a gépkísérők tartózkodóhelye, lámpakezelőhelyiség, kerékpártárolóhely és öltöző. Másra nem használják. Legalább is még eddig nem. Majd csak akad egy leleményes ember, aki kitalálja, mire jó még a váltóállító őrhely.

SZOCIALISTA VASUTERT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztalin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317. 428—332. Üzemi telefon: 16—76. 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány.
Szikra Lapnyomda. Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 49. SZÁM. ÁRA 40 FILLÉR 1954 DECEMBER 6.



Az Északi Járműjavító OV munkaügyi osztályán dolgozik a 17 éves Gyuricza Eszter, a Lokomotiv magasugró bajnoka. Nemcsak a sportban, hanem a munkában is jó példával jár elől.
(Kovács Géza felvétele.)

A termelés pártellenőrzése

A vasút valamennyi szolgálati ágánál hősies munka folyik az őszi feladatok sikeres befejezéséért, a téli forgalom megfelelő előkészítéséért. E hatalmas munkában, mely minden vasutastól helytállást, szaktudása legjavát követeli, igen nagy feladatok várnak a vasutas pártszervezetekre.

A vasúti munka, de általában a termelés segítése, pártellenőrzése, nem új feladata a pártszervezeteknek. A párt szervezeti szabályzatának több pontja is foglalkozik ezzel a kérdéssel. A 32/b pont kimondja: *„politikai felvilágosító munkával mozgósítsa a dolgozókat az üzemben... a termelőmunka minden területén, segítse a terv teljesítését, a termelékenység fokozását, az önköltség csökkentését, a minőség javítását, a munkafegyelem megszilárdítását, a munkaverseny és az élenjáró dolgozók mozgalmainak fejlesztését...“* A szervezeti szabályzat a pártszervezetek feladatául állítja az emberekről való gondoskodást, a dolgozók mozgósítását, az üzem vezetésének ellenőrzését, a tapasztalt hibák feltárását.

A szervezeti szabályzat tehát kötelességévé teszi a pártszervezeteknek, hogy a termelés kérdéseit ellenőrizzék, elősegítsék a tervek teljesítését. Az üzemi pártszervezetek rendkívül fontos feladatai ezek, s különösen fontosak a kormányprogramm, a párt III. kongresszusa, az októberi határozat óta. A termelés pártellenőrzésének nagy szerepe van eddig elért eredményeinkben, abban, hogy számos nehézségünk ellenére is a vasút ellátja feladatát, több szolgálati hely túlteljesíti tervét, nem egy élüzem-szinten dolgozik.

E sikerek elsősorban az alapszervezetek érdemei, hisz az üzemi alapszervezetek alkotják a párt alapját, ők kapcsolják össze a pártot a tömegekkel, az alapszervezetek tagjai közvetlen kapcsolatban vannak a termelő munkával, közvetlen módon mozgósíthatják a pártonkívüliek széles tömegét a „júniusi út“ célkitűzései megvalósítására. Ezért fordul pártunk elsősorban az üzemi pártszervezetekhez, ha nagyobb erőfeszítésekre, fokozott nehézségek leküzdésére kell mozgósítani.

Mégis sok pártszervezet előtt nem világos, mit jelent tulajdonképpen a termelés pártellenőrzése. Pártszervezeteink — különösen június előtt — a termelés pártellenőrzését csak a szakvezetők beszámoltatásában látták. A júniusi határozat rámutat arra, hogy a termelés pártellenőrzése rendkívül sokoldalú. *Különösen fontos feladat, hogy a termelés ellenőrzése közben ne feledkezzünk meg a termelés legfőbb tényezőjéről — az emberről.* Valljuk be, számos párttitkárunk jól ismerte a termelés különböző adatait, de nem ismerte a vasutasok reálbérének alakulását, a kereset mutatószámait és szemet hunyt a sokszor lehetetlen munkaviszonyok előtt. Pedig ezek ismerete, a szociális körülmények megjavításáért folytatott harc, az emberekről történő gondoskodás egyik legfontosabb feltétele a termelés állandó emelésének, az önköltség csökkentésének.

Az emberekkel való törődés kifejleszti az alulról jövő ellenőrzést, felszínre hozza a dolgozók alkotó, kezdeményező és kivitelező erejét, mely legfőbb emelője a jó munkának. *A termelés pártellenőrzése lényegében nem más, mint az alapszervezetek, pártbizottságok sokoldalú tevékenysége, a munkások, értelmiségiek szívének és eszének megnyerése végett, a tervek teljesítése és túlteljesítése érdekében, mely alapja az életszínvonal állandó emelésének.*

Ez azonban a termelés pártellenőrzésének csak egyik oldala. Nem kevésbbé fontos, hogy a pártszervezet vezetői, a pártbizottság tagjai tanulmányozzák az üzem termelő tevékenységét egészében és részleteiben is. Helyes módszerrel teszi ezt például *Békéscsaba* fűtőház pártszervezete. Itt a vezetőség 3—4 nappal a vezetőségi ülés előtt megbeszéli a fűtőházfőnökkel, hogy a munka melyik részével kíván foglalkozni, hogyan készüljön el a főnök beszámolójára. A *cinkotai góc* pártbizottsága még ezen is túlmegy. A szakvezető beszámolója előtt egy műszaki vezetőkből alakult brigád segítségével megvizsgálja az adott üzemrész munkáját. Mindezekkel együtt természetesen rendszeresen tanulmányozni kell a dolgozók keresetének, egészségügyének, körülményeinek helyzetét is, mert csak így tud a pártszervezet megfelelő intézkedéseket, javaslatokat hozni, melyeknek végrehajtására aztán legfőbb mozgósító erő a taggyűlés. De a felsoroltak még közel sem meritik ki a termelés pártellenőrzésével összefüggő valamennyi kérdést.

Most, az őszi és téli forgalom során *különösen előtérbe kerül a mozdonyácsorgások, indokolatlan feltartóztatások elleni harc, a gyors kocsifordulóra, a rossz szén okozta nehézségek leküzdésére való mozgósítás*, hogy a jelenlegi legfontosabb feladatok közül is csak néhányat említsünk.

Nagy figyelmet kell fordítani a termelési értekezletekre, az ott elhangzott javaslatok megvalósítására. De e feladatok végrehajtása során nem feledkezhetik meg a pártszervezet arról, hogy a pártellenőrzés nem jelenti azt, hogy a gazdasági vezetők helyett cselekedjék, intézkedjék. *A pártellenőrzés mindenekelőtt azt jelenti, hogy a párt mindenben segítségére van a gazdasági, műszaki vezetőknek, akikre rábízták az állomások, fűtőházak, műhelyek vezetését. A termelés helyes pártellenőrzése az együttműködést, a szoros kapcsolatot jelenti a gazdasági és műszaki vezetőkkel.* A pártellenőrzés segíti a vezetést, éppen ezért a jó vezető maga is igényli, elvárja a pártszervezet ellenőrzését. A termelés hozzáértő ellenőrzése azt jelenti hogy a pártszervezet magas követelményeket állít a gazdasági és műszaki vezetés elé, de ugyanakkor a kommunisták és pártonkívüliek elé, s kiváltva azok legjobb képességeit, lelkesítve őket nagyszerű eredményekre.

A termelés pártellenőrzése, mint minden pártmunka, emberekkel folytatott munka amely akkor válik eredményessé, ha a vezetőkkel, a kommunistákkal együtt részt vesznek benne a dolgozók széles tömegei, ha a tömegek is ellenőrzik a vezetőket, rámutatnak hibáikra, segítséget nyújtanak a fogyatékosságok kijavításához.

75 ÉVES A GYSEV

A *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút* az elmult napokban ünnepelte fennállásának 75. évfordulóját. A GYSEV dolgozói valamennyi szolgálati helyen megemlékeztek az évfordulóról.

Fertőszentmiklós állomáson a vezérigazgató képviselőjének, *Götz* elvtársnak részvételével ünnepélyes üzemi értekezletet tartottak.

A termelési beszámoló után *Götz* elvtárs, a politikai osztály és a vezérigazgató elvtárs elismerését tolmácsolta a fertőszentmiklósi dolgozóknak és az élenjáróknak pénzjutalmat osztott ki.

Megnyilt a hatvani vasutas bölcsőde

Bensőséges ünnepség keretében avatták fel kedden a hatvani vasutas bölcsődét. Az ünnepségen résztvettek a vasútpolitikai osztály, a városi pártbizottság, a tanács, a szakszervezet küldöttei, valamint a hatvani vasutas dolgozók nagyszámban.

A vasúti főosztály nevében *Várhegyi* elvtárs adta át az új bölcsődét. Beszédében utalt arra, hogy kormányzatunk közel egymillió forintot fordított a bölcsőde felépítésére és berendezésére. A szakszervezet részéről *Parti* elvtárs üdvözölte a megjelenteket. Rámutatott beszédében, hogy a bölcsőde az új szakasz politikájának az eredménye s újabb bizonyítéka annak, hogy népi demokráciánk milyen szerető gondoskodással fordul gyermekeink felé. A politikai osztály részéről *Kiss* elvtárs üdvözölte a hatvani vasutas dolgozókat, majd a bölcsőde vezetője, *Lakatos* elvtársnő vette át az új létesítményt.

Az átadási ünnepség után a jelenlévők megtekintették az új szociális intézményt, amelynek berendezése a legkorszerűbb. A helyiségeket orvosi előírások szerint helyezték el, külön tejkonyhát építettek és általában a legkörültekintőbben gondoskodtak a gyermekek egészséges neveléséről.

A számadáselválasztás megakadályozásáért



A vasúti minőségi munka egyik fontos feltétele, hogy a feladott árukküldemények együtt érkezzenek meg a számadással rendeltetési helyükre. Balogh I. Mihály raktárnok és Jáka Károly, Budapest-Nyugati pályaudvar kereskedelmi szolgálatának élenjáró dolgozói eredményesen harcolnak a számadáselválasztások megakadályozásáért. (Kovács Géza felvétele.)

DOLGOZÓINK az őszi forgalom harcaiban

Példamutató munkájukkal az élre kerültek

„Az őszi forgalom legjobb dolgozója“ és *„az őszi forgalom legjobb brigádja“* címért folyó versenyben az októberi teljesítmények alapján az egyes munkakörökben az alább felsorolt dolgozók kerültek az élre:

MENETIRÁNYÍTÓ: Nagy Ernő (szombathelyi igazgatóság) mint a celldömölk-székesfehérvári vonal menetirányítója már három hónapja tartja a sztahanovista szintet.

FORGALMI SZOLGÁLATTEVŐ: Majorosi Imre (Pécsbánya-rendező) terhelési tervét 106, menetrendszerinti vonatindítási tervét 116, kocsitartózkodási tervét 112 százalékra teljesítette.

KOCSIMESTER: Pásztor István (Miskolc-gömöri pályaudvar). *Eskűdt Sándor* (Komló) a sztahanovista feltételeket három hónapja teljesítik.

VÁLTÓKEZELŐ: Vincze Bertalan (Kazincbarcika). Kocsimozdítás 112, menetrendszerinti vonatindítás 115, kocsitartózkodás 118 százalék.

GÉPKISÉRŐ: Varga II. János (Sopron-GYSEV). Fajlagos kocsimozdítás 100, terhelés 124, kocsitartózkodás 107 százalék.

DARABÁRUS RAKTÁRNOK: Réji-Oszkó Ferenc (Budapest-Józsefváros). Az egy főre eső havi tételek emelésénél 148 százalékos teljesítményt ért el.

MOZDONYVEZETŐ ÉS FŰTŐ: Mátrai Ferenc mozdonyvezető, *Seres István, Illés János* fűtők (Hámán Kató fűtőház) a sztahanovista feltételeket teljesítették. 30 százalékos szénmegtakarítást értek el. *Simon Lajos* mozdonyvezető, *Raffai János, Kiss Pál* fűtők (Budapest—Ferencváros fűtőház) 25 százalékos szénmegtakarítás mellett vonatjaikat átlagosan 21 százalékos túlsúllyal továbbították.

MOZDONYLAKATOS ÉS MOTORLAKATOS: Nagy III. József (Dombóvár fűtőház) 216 százalék, *Oláh Sándor* (Debrecen fűtőház) 164 százalék.

FIÓKMŰHELYI ESZTERGÁLYOS: Golyán István (Budapest—Ferencváros fűtőház) 201 százalék, *Makári János* (Rákos fűtőház) 218 százalék.

PÁLYAMUNKÁS: Oláh József (Nyíregyháza pft.) 123 százalék, *Kondor Endre* (Mátészalka pft.) 131 százalék.

A fentieken kívül még számosan vannak, akik kiváló teljesítményeikkel, *példamutató munkájukkal jó helyezést* értek el *„az őszi forgalom legjobb dolgozója“* címért folyó versenyben.

Jól dolgozó állomások

Kazincbarcika állomás dolgozói kiváló eredményeket érnek el az őszi forgalmi versenyben. Kocsitartózkodási tervüket 143, menetrendszerinti vonatindítási tervüket 111, kocsimozdítási tervüket 119 százalékra teljesítették a tanácsválasztási műszakban.

Nyíregyháza állomáson *Buczkó Ferenc* forgalmi szolgálattevő nagy mértékben hozzásegíti az állomást jó eredmények eléréséhez. Buczkó elvtárs a választási műszakban kocsitartózkodási tervét 108, menetrendszerinti vonatindítási tervét 107, terhelési tervét 128 százalékra teljesítette.

Sóstóhegy állomáson *Csergő István* állomásvezető és brigádja valamennyi vállalását túlteljesítette. Kocsitartózkodási tervüket 128 százalékról 130, kocsikihasználási tervüket 110-ről 124, áruszállítási tonnatervüket 108-ról 116 százalékra emelték. Ezzel a sztahanovista szintet is túlszárnyalták.

Évi tervteljesítés a vállalt határidő előtt

(Tudósítónktól.) A *MÁV Építési Géptelep ÜV.* dolgozói, akik a vasútépítő gépeket javítják és üzemeltetik, a tanácsválasztások tiszteletére vállalták, hogy évi tervüket november 30-ig befejezik. Minden dolgozó arra törekedett, hogy a vállalást túlteljesítsék. Ez sikerült is, november 20-án, tíz nappal a határidő előtt befejezték az évi tervet.

Közel 70.000 forintos megtakarítás

Az *Északi Járműjavító ÜV* dolgozói 101.29 százalékra teljesítették a tanácsválasztás tiszteletére tett vállalásaikat. Nemcsak teljesítményeik fokozását jelenti ez, hanem azt is, hogy jó minőségű munkát értek el és nagymennyiségű anyagot takarítottak meg.

Vállalásaik túlteljesítése pontosan 67.711 forint megtakarítást jelent népgazdaságunknak. Valamennyi dolgozó nagy igyekezettel járult hozzá ehhez a jó eredményhez. A legjobbak közül is kiemelkednek: *Bánhidi Oszkár* marós 240, *Balázs Mihály* marós 234, *Horváth János* tüzikovács és brigádja 138, *Kormos Ferenc* esztergályos 205, *Szegedi Pál* kárpitos és brigádja 160 százalékos teljesítményükkel.

A SIKER KULCSA...



Lobog a piros jelzőzászlócska, dohogva tolat a tartalék. szaporán gurulnak a kocsik a pécsi pályaudvaron. A fékálláson ott állnak, a kocsik mellett fürgén és ügyesen dolgoznak a Reith-brigád tagjai, mozgás közben kapcsolják szét a kiakasztó dorong segítségével a kocsikat. Pécsett már-már elfelejtik a kocsirendezés régi módját, egyre szélesebben alkalmazzák a megállásnélküli lökéssorozattal történő szovjet síktolatás módszerét.

Aki a pécsi elegyrendezési sikerek kulcsát keresi, könnyen megtalálhatja az *Archipov-Lucskov* módszer alkalmazásában. *Egy vonat szétrendezésének idejét 50. de nem egyszer 75 százalékkal is csökkentették az új síktolatás alkalmazásával.* A gyorsabb munka nemcsak mintegy 520 forint óránkénti megtakarítást jelent, hanem egy sor más előnnyel is jár. Nézzük csak sorjában: a pályaudvar tipikus példája az úgynevezett *„szűk keresztmetszetű“* állomásoknak. Rendkívül megnőtt forgalma lebonyolításához nincs sem kihúzó, sem csurgató vágányuk és hiányzik egy sor biztosítóberendezés is. Hogy mégis folyik a munka és jól folyik, ezt a szovjet módszer alkalmazásának köszönhetik.

A vonatszétszedés meggyorsulása lerövidítette a kocsibeállítások idejét is, ugyanakkor megjavult a ki- és berakás, jobb lett a kocsiforduló. *Pécs állomás egy év alatt kétszer lett élüzem és az idén már 64-en nyerték el a sztahanovista címet.* A jó munkának egyéb jutalmai is voltak: *Barna József* kocsimester például elnyerte az érdemes vasutas jelvényt és megkapta a Munka Érdemrendet.



A szovjet síktolatás tehát nemcsak a munkát gyorsította meg, hanem dicsőséget is szerzett az állomás dolgozóinak. Igaz, megküzdöttek emberül az elismerésért. Például a szovjet síktolatás elterjesztésének az egész igazgatóság területén ők voltak a „tanárai“. Jártak Dombóvárott, Sárbogárdon, Sztálinvárosban. Gyékényesen és még mintegy tíz állomáson adták át munkamódszerüket, győzték meg a kétkedőket a helyszínen az új munkamódszer előnyeiről.

Uj módon harcolnak a pécsiek a vonatok minőségi összeállításáért is. Régebben sok bosszúságot okoztak más állomásoknak a kocsik rossz besorolása miatt. A hiba oka abban volt, hogy a tolatóbrigádok tagjai nem ismerték kellően a vasúti földrajzot. Néhány hónapja önkéntes tanfolyam indult, vezetését társadalmi munkában *Szalai* felügyelő elvtárs, az igazgatóság dolgozója vállalta. A tanfolyam keretein belül megismerték az ország vasúti hálózatát, a munkájuk szempontjából legfontosabb csomópontokat, az átmenő nagyállomásokat, s mindezek segítségével a kocsi besorolás helyes rendjét.

Készült egy tervezet is a súlyponti vonatok összeállításának rendjéről, melyet megkaptak a kocsimesterek, tolatásvezetők és valamennyi érdekelt dolgozó.

MEGHITT BESZÉLGETÉS

— Jegyzetek egy DISZ-iskoláról —

AZT HISZEM kevés ember van, aki ne szeretné a hazáját. Erre a szóra, hogy „haza", minden ember szíve egy kissé felmelegedik, s jóleső érzéssel, sokszor elhomályosuló szemmel gondol arra, ami neki a legkedvesebb. Ezeket a drága, szívet melegítő gondolatokat azonban nehéz szavakba önteni. S ez az oka annak, hogy a *Keleti Műszaki Kocsiszolgálat* DISZ-iskoláján, amikor hirtelen, olyan kurtán-furcsán elhangzik a kérdés: *mi a haza?* — zavart, néma csönd áll be.

A szeminárium hallgatói, négy bőszoknyás, nagykendős falusi kislány, s a kollektíva egyetlen „férfi" tagja, a 16—17 éves *Labách Lajos* lesütik szemüket és bizonyára azon gondolkodnak, hogy erre a komoly, hirtelen feltett kérdésre hogyan válaszoljanak, hogyan mondják el érzéseiket.

Az előadó, *Lajtos II. István*, aki élete első szemináriumát vezeti, azt várja, hogy a lenini megfogalmazás kötött szövegét mondják el. Ezért van csönd. Az itt ülő fiatalok így még nem tudnak beszélni és emiatt rosszul érzik magukat, hisz az ő szavukban a haza nem idézet, több, sokkal több annál. *Száraz Erzsi* ebben a néma csöndben bizonyára a falura, a kis házra, a családra gondol — ő még csak ennyit lát a hazából. *Kitka Erzsi* talán többet, de nehéz, nagyon nehéz a gondolatot szavakba önteni. Ezeknek a fiataloknak nem brosúra a haza — s a kérdés, valljuk be, nem nagyon sikerült, nem is volt eléggé bevezetve.

A lesütött szemek ijedtségről beszélnek, a gondolatokon talán újra keresztülfut, amiről a szemináriumon előtt már egymás között beszéltek. *Száraz Erzsi* azt kérdezte: *mi hasznunk az egészből?* A kis *Kitka* meg azt mondotta: *20 deka savanyúcukor a tankönyv ára . . . ,*

Az előadó vár, kicsit ijedten nézdegél körül, még nem tudja, hogyan segítsen. S ekkor *„mentő angyal"* jön a segítségére. A két városi kislány közül az egyik, *Elek Klári*, majdnem szószerint elmondja a lenini megfogalmazást a hazáról. Közben kissé bizalmasan mosolyog, egy kicsit fontoskodik, hadd látszódjék, hogy ő, ha nem is mindent, de már igen sokat tud. Egyszóval, teljesült a propagandista kívánsága, *„kipipálhatja"* jegyzetéből ezt a tételt . . .

De most hogyan tovább? A falusi kislányok e lenini tétel után még zárkózottabbak, még csöndesebbek lesznek és az egyik meg is jegyzi halkan: *„Buták vagyunk mi ide, nem értünk mi ehhez".*

S A PROPAGANDISTA, aki szintén közülük való, érzi hogy ez így nem jó. Már ideges is egy kicsit. Bosszankodik azon, hogy ellenőr is van a szemináriumon, s az mégsem úgy megy, mint ahogy szeretné. A megoldás pedig egyszerű, egy-két perc multva ő maga jön rá. Minden klasszikus idézet mellőzésével *beszélgetést kezd hazánk nevezetességeiről.* Röviddel ezután megtörténik a *„csoda"*. feloldódnak az eddig szorosan lezárt ajkak, a szemek csillogni kezdenek, egymás szavába vágva, egymás szájából véve ki a szót, beszélni, emlékezni kezdenek valamennyien.

Egyszerre eltűnik az imént emelkedett válaszfal, a falusi és városi kislányok, a hallgatók és az előadó közül. Most már mindenki tud beszélni, s hangjukból csak úgy zeng a hazaszeretet. Érdekes ez a beszélgetés. Szó van haladó hagyományainkról, szocializmust építő munkálkodásunk nagyszerű alkotásairól, hazánk nevezetességeiről. Az egyik rajongva beszél az *egri* vár szépségeiről, de a másik már a fiatal *Sztálinvárost* emlegeti. *(Milyen jó lenne, ha ezeket a helyeket térképen is megmutatnák).* Büszkén mondják el falujuk nevezetességeit, s közte említik a gépállomást, a szépen fejlődő *termelőszövetkezetet*, a sok szórakozást nyújtó új kultúrotthont és a mozit. Ezekben a szavakban már az új ember hangját, büszkeségét lehet érezni. Azoknak az embereknek a hangját, akik magukénak érzik a kultúrházat, a mozit, a termelőszövetkezetet, a magános gémeskutat, a zöldelő mezőt és mindent, mindent, ami ebben az országban van.

FELOLDODOTT A HANGULAT, már járja a tréfa is. Mindnyájan jót nevetünk, amikor az egyik elvtárs hazánk nevezetességei között a turai káposztát említi. A propagandista *Turán* lakik és elérti a célzást. Vidáman együtt nevet velük, érzi, hogy megtalálta az utat a hallgatók szívéhez. Most már nem mereven ülő propagandista, hanem műveltebb, hogy úgy mondjuk, képzettebb barátja, munkatársa a vele együtt tanuló fiataloknak. *Lajtos II. István* megnyerte a propagandamunka első csatáját, de még komoly feladat áll előtte. Elérte, hogy hallgatói megismerték a mai hazát, de az év során arra is még kell tanítani őket: hogyan jutottunk el idáig? Így még jobban tudják majd értékelni elért eredményeinket, még szebbnek látják majd egyre több boldogságot és derűt nyújtó hazánkat.

Meg kell ismertetnie hallgatóival azokat a szenvedéseket és harcokat, melyen hazánk keresztül ment, kezdve *Dózsán, Hunyadin*, folytatva a *szabadságharc hősein, a Tanácsköztársaság* vértanuin, egészen pártunk győzedelmes harcáig, a szocializmus építéséig. Ha ez sikerülni fog, (és biztos, hogy sikerül, biztosíték erre a propagandista lelkesedése és a hallgatók tanulnivágyása), akkor *Elek Klári, Kitka Erzsi, Labách Lajos* és a többiek mind-mind, azok is, akik most nem voltak itt ezen a foglalkozáson, még forróbban, még odaadóbban fogják szeretni drága hazánkat.

Heringer Józsefné

Táppénz megvonással büntettek több fegyelemlazító vasutast

A Vasutas Dolgozók Szakszervezete a társadalmi aktívák segítségével javított a társadalmi beteglátogatás munkáján. Ennek következtében fokozott mértékben érvényesülhetett az elvtársi segítségnyujtás.

Amíg a becsületes dolgozóknak örömet és érezhető támogatást jelentettek ezek a látogatások, nem úgy néhány magáról megfeledkezett vasutasnál. Sokan az orvosi utasításokkal ellentétben jártak el, visszaéltek a táppénz nyujtotta előnyökkel. Ezért az üzemi bizottságok mellett működő társadalombiztosítási vitásügyi bizottságok több esetben a táppénzek megvonásáról hoztak határozatot. A debreceni fűtőház létszámába tartozó Kövér Gyula esetében — aki rendszeresen elmulasztotta az orvosi vizsgálaton való megjelenést — hat napra a táppénzének 50 százalékát kapta meg, míg nyolc napra teljesen megvonták tőle a táppénzt. Gy. *Lakatos* Imrénél például megállapították, hogy nem tartja be az orvosi utasításokat és ezzel késlelteti munkaképességének helyreállítását. A bizottság hét napra csupán felét engedélyezte táppénzének.

Türhetetlen, hogy egyes, magukról megfeledkezett dolgozók a munkából való kiesésükkel is fékezik előhaladásunkat. A bizottságok határozatai legyenek intő példák azok számára, akik akarva-akaratlanul ártanak a közös ügynek.

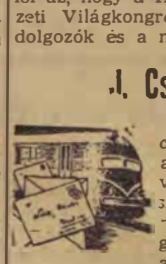
Nemzetközi HÍREK

A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsának ülése előtt



A Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsa decemberben tartja VII. ülésszakát Varsóban. Aligha szükséges ennek fontosságát hangsúlyozni. Két jelentős tényező játszik itt közre: Egyfelől az, hogy a III. Szakszervezeti Világkongresszus óta a dolgozók és a népek gazdasági és politikai egységharcának és győzelmeinek következtében jelentősen megváltozott a nemzetközi helyzet; másfelől, hogy a Főtanácsnak — mint két kongresszus közötti legfelsőbb szervnek — olyan határozatot kell hoznia, amelyek az új helyzetnek megfelelően lehetővé teszik a dolgozók számára, hogy tovább haladjanak előre az egység és a győzelmes akciók útján.

J. Cseredny;csenko elvtárs levele



J. Cserednyicsenko elvtárs, a Szovjetunió vasutas szakszervezete központi bizottságának elnöke az elmult napokban levelet írt *Gáspár Sándor* elvtársnak, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete elnökének.

— Nagy érdeklődéssel ismerkedtünk meg azokkal a kérdésekkel, amelyeknek megoldásán a magyar vasutasok fáradoznak. A magunk részéről ismertetni kívánjuk azokat a problémákat, amelyek szakszervezetünket a mostani időszakban leginkább foglalkoztatják — írja levelében.

A szakszervezet központi bizottsága értékelte az évforduló tiszteletére rendezett szocialista munkaverseny eredményeit és a vasúti közlekedési vállalatok számos kollektívájának jutalomban részesítette, valamint a minisztertanács, a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa és a Közlekedésügyi Minisztérium vörös vándorzászlóival tüntette ki. Szakszervezeti szervezeteink most nagy munkát végeznek, biztosítják a vasutak időbeni gondos előkészítését a téli időnyre. A szakszervezet komoly munkát végez az ezévi kollektív szerződések teljesítésével, nemkülönben az új kollektív szerződések megkötésével kapcsolatban.

November 16-án kezdte meg munkáját szakszervezetünk központi bizottságának rendes plénuma. Itt megvitatták a vasutasok feladatait hazánk vasúti közlekedésének további, nagymértékű fellendítése érdekében, valamint a vasutas dolgozók egészségügyi ellátásával összefüggő kérdéseket.

Kedves Gáspár elvtárs! Kérem, tolmácsolja a Magyar Népköztársaság vasutasainak meleg testvéri üdvözleteinket és új sikereket kívánunk hazájuk javára végzett munkájukban — fejeződik be Cseredny;csenko elvtárs levele.

A BEV az őszi forgalom sikeréért



Kicsi, barátságos állomás. Ha tavasszal, vagy nyáron utazunk át rajta, kedvünk kerekedik kiszállni a vonatból, amikor megpillantjuk a feliratot:

Békásmegyer-Pünkösdfürdő.

Persze, ilyenkor télen sokat veszít vonzó hatásából, szürkének és kihaltnak tűnik. Pedig az ilyen kis BEV-állomás élete is ilyenkor, a téli forgalom küszöbén, az őszi forgalom utolsó heteiben a legélénkebb.

Koszta József állomásfőnök elvtárs — miután elpanaszolta, hogy éppen az őszi forgalom legnehezebb idejében szinte egyedül volt az állomáson, mert „elracionalizálták" az árupénztárnokát, a raktárnokát és csak november 16-án látta be az igazgatóság, hogy ez mégsincs rendjén s engedélyezett két kisegítő dolgozót — arról beszél, milyen nagy feladatokat rótt a vonalra és ezzel együtt az állomásra az őszi forgalom. *Az állomás áruforgalma háromszorosára emelkedett*, egy hónap alatt közel 700 fuvarleveles tétel volt, nem is szólva a darabáruról, amely megközelítette a háromezret.

— Még a takarítónők is értesíteni jártak — mondja s hamajában nem lehet tudni, hogy panasz, vagy dicsekvés van-e a hangjában. Mert úgy van vele ő is, mint az izigvérig vasutasok (*„apám, nagyapám is vasutas volt" — mondta beszélgetésünk közben*), nem is érezné jól magát, ha nem kellene nagy feladatokat megoldani, ha nem látná munkája fontosságát és éppen ezért ne tartana szükségesnek egy-két javítószándékú panaszt is megereszteni.

— Az egyik vasárnap három gyüjtőt kaptunk — folytatja — nekiláttunk a forgalmi dolgozókkal, egy-kettőre kirakjuk. A kocsifordulóidő leszorításáért mindent meg kell tennünk, de így is egy kis baj volt a kocsitartózkodással, egy százalékkal túlléptük az előirányzott időt, de azóta kiköszörültük a csorbát. A kocsi ki- és berakásnál állomásunk elérte az élüzemszintet. November első 10 napjában 4.2 óra volt az átlagos kirakási idő, a második 10 napban már 3.1 órára szorítottuk le, a berakási idő pedig átlagosan három óra. A vonal állomásai, köztük mi is azért dolgozunk az őszi forgalom hátralevő idejében még körültekintőbben, hogy a szentendrei vonal a mostani második helyről az elsőre kerüljön.

KÉP A SZOVJETUNIÓBÓL



A Vasúti Közlekedés Mérnökeinek Moszkvai Intézetében Georgij Grinyevics, a műszaki tudományok doktora, dékán, a fakultás hallgatóinak bemutatja a vasúti be- és kirakómunkákat elősegítő uj szénarakodógép modelljét.

(Foto Agentszvo.)

EGY HARCOS ÉLET

— Hámán Kató születésének 70. évfordulójára —



1920 második felében egy sötétszőke, középmagas, kemény, kissé férfias arcvonású pénztárkezelőnő állt a MÁV budapesti központi üzletvezetőségénél alakított fegyelmi bíróság előtt. Bár meggyőtörte a közel egy évi internálás és az ellenforradalmi bandák kinzása, mégis első látásra felismerték vádlott társai és a tárgyalásra megidézett tanuk Hámán Katót, Budapest-Nyugati pályaudvar pénztárkezelőjét. A Hámán Kató felett ítélkező fegyelmi bíróság elnöke Hieronymi Pál vasuti és hajózási főfelügyelő, — annak a Hieronymi kereskedelemügyi miniszternek a fia, akinek neve az 1904-es nagy vasutas sztrájk brutális letörésével vált gyülöltté a vasutasok tízezrei körében. A vádirat — melyet alapos gondossággal állítottak össze — felsorolja Hámán Kató „bűneit": „. . . a Tanácsköztársaság fennállása idején a kommunista rendszer lelkes híve. Saját bevallása szerint a kommunista tanokkal körülbelül két éve foglalkozik . . . mint a IX. kerületi munkás és katonatanács tagja részt vett a munkástanács-üléseken . . . A kommunista eszmék érdekében gyakran bocsátkozott vitába . . . A vizsgálat fenti megállapításai azt igazolják, hogy Hámán Kató a fennállott kommunista rendszer gyakorlati harcosa volt . . ." Hámán Kató a kihallgatás során nem tagadta a tanácshatalom érdekében végzett ténykedését. A fegyelmi tárgyaláson épp úgy, mint később a statáriális bíróság előtt, — az elnök kérdésére bátran jelentette ki: „Meggyőződéses kommunista vagyok . . . nevelésem hozta magával, hogy hajlottam a szocialista. illetve kommunista tanok felé . . . módomban állott a szegénységet és a nyomort látni, s így értelődött meg bennem lassanként az a meggyőződés, hogy a kommunista elvek a legszebbek és csak azok boldogítják igazán az embert.

1884 december 4-én, a Heves megyei Kompolt községben született. Korán megismerte a kenyérkeresetgondjait. Még iskolásgyermek a rosszemlékű Bánffy-korszakban, de már a Hatvani-Deutsch uradalomba járt napszámba a vakáció idején. Gazdag szülők gyermekeinek tanítását vállalta, kézimunkázott, hogy megkeresse a polgári iskolai tandíjat, mert apjának, a MÁV pályaőrnek csekély fizetése még kenyérre is kevés volt. Szülei korán elhaltak, s mivel ő volt négy testvére közül a legidősebb, kénytelen volt megválni az iskola padjától, s magára vállalni a család eltartásának minden gondját. 1908 november 1-én felvették pénztárkezelőnek a hatvani állomásra. Hámán Kató rövid idő alatt nagytudású, lelkiismeretesen dolgozó, jó vasutas lett. Munkatársai becsülték kiváló szaktudását, széleskörű olvasottságát. Szerették önzetlenségéért és szerénységéért.

Önérzete, osztálytudata hamar kifejlődött. Már gyermekkorában látta és hallotta, hogyan lőnek Bánffy és Tisza parancsára a csendőrök a nagyobb darab kenyérért harcoló munkások és parasztok közé. Később a hatvani vasúti csomóponton átfutó menetszázadokat és sebesülteket szállító vonatok hozták közel hozzá az imperialista háború borzalmait. Mély nyomokat hagyott benne a bevonultak hozzátartozóinak nyomora, a hadigazdagok dőzsölő életmódja. A háború gyülölete, az emberek iránti szeretete és a béke vágya vitte a munkásmozgalomba. Belépett a Vasutas Szövetségbe s akkor hazánkban értek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom diadalmas eszméi, úgy vált Hámán Kató a munkásmozgalom tevékeny harcosává. 1918 júniusában a Nyugati pályaudvarra helyezték. Mint kiváló szónok és lelkes agitátor tevékenyen részt vett a 1918 június 20-i országos munkássztrájk előkészítésében és irányításában. Ebben az időben ismerkedett meg Landler Jenő elvtárssal, a baloldali vasutasmozgalom kiváló vezetőjével, akinek egyik legmegbízhatóbb munkatársa lett. Hámán Kató szorgalmasan képezte magát, hamar felismerte a szociáldemokrata párt vezetőinek áruló politikáját és amikor 1918 novemberében megalakult a Kommunisták Magyarországi Pártja, elsők között lépett soraiba és haláláig hűséges, fáradhatatlan katonája maradt a pártnak.

Mint lelkes propagandista és agitátor szüntelenül harcolt a vasutas dolgozók öntudatának növeléséért. Számtalan kisgyülésen beszélt a szocializmusról, a Kommunista Párt célkitűzéseiről, a vasutasok feladatairól. Közvetlen hangú, mély meggyőződéssel fűtött beszédei, helyes meglátásai hamar népszerűvé, ismertté és szeretetté tették a vasutas dolgozók között. Az 1919-es tanácsválasztások idején munkatársainak bizalmából került a IX. kerületi Munkás- és Katonatanácsba. Hámán Kató mint tanácstag fáradhatatlanul munkálkodott a IX. kerületi dolgozók érdekeiért. Másfél évvel a tanácsválasztás után, — az ellenforradalom dühöngése idején, — a MÁV fegyelmi bírósága által megidézett tanúk sem tagadhatták: „Kartársainak nem ártott, hanem használt a munkástanácsbeli beosztásával".

A MÁV több mint 10 évi kiváló szolgálat után minden nyugdíjigény nélkül bocsátotta el. Küzdve a nyomorral és nélkülözéssel, tovább dolgozott népünk, — s köztük a bilincsbe vert vasutas dolgozók — felszabadításáért. Mint a szociáldemokrata párt tagja több baloldali elvtársával együtt harcolt a hírhedt Bethlen-Peyer paktum ellen. Másodiknak írta alá azt az 1924 áprilisi szociáldemokrata pártkongresszus elé terjesztett határozati javaslatot, amely többek között követelte, hogy a párt indítson harcot a földmunkások és a vasuti munkások egyesülési és gyülekezési szabadságának kivívásáért.

1924-ben Hámán Kató az elsők között volt, akik Rákosi Mátyás elvtárs irányításával megkezdték a Kommunista Párt újjászervezését. Az illegális Kommunista Párt és a legális Magyarországi Szocialista Munkáspárt megszervezése terén kifejtett jó munkájának elismeréseként 1925-ben a KMP első kongresszusán beválasztották a párt Központi Bizottságába. 1925 szeptemberében a párt több vezetőjével együtt őt is letartóztatták, és statáriális bíróság elé állították. A tárgyaláson minden szava vád volt a horthysta-rendszer és az áruló szociáldemokrata vezérek ellen. Az ellenforradalmi bíróság 32 hónapi börtönbüntetésre ítélte. Kiszabadulása után teljes erővel tovább dolgozott a Vörös Segélyben. Ő szervezte meg 1929-ben a fasiszták börtönében meggyilkolt Löwy Sándor elvtárs temetését, a szegedi Csillag-börtönben szenvedő Rákosi Mátyás elvtárs leveleinek kicsempészését. Ezért ismét letartóztatták. Élete utolsó 10 évéből többet töltött börtönben, mint szabadon. 1934-ben történt letartóztatása alkalmával a csendőrpribékek annyira megverték, hogy súlyos sérüléseket szenvedett, s 1936-ban, 52 éves korában meghalt. Virágokkal borított koporsóját fájó szívvel, szomorúan állták körül az elvtársak . . .

★

Amiért Hámán Kató életét adta, — a dolgozók szebb, jobb élete, gyermekeink boldog jövője, — valóra vált. A felszabadult magyar vasutasok szívükbe zárták Hámán Kató elvtársnőt, s hálájuk, szeretetük, megbecsülésük jeléül síremléket emeltek sírja fölé, emlékművet állítottak fel a Nyugati pályaudvaron s róla nevezték el az ország egyik legnagyobb fűtőházát. Hámán Kató harcos élete példaképminden hazáját, népét szerető magyar vasutasnak, akik a költő szavaival így emlékeznek rá:

A párt piros virága volt.
. . . Példája felgyújt s szárnyat ad,
Hogy úgy kövessem pártomat,
Miként Hámán Kató!

Gadanecz Béla

Záhony vasutasai a gyors, gazdaságos átrakásért és szállításért

— Téli forgalmi értekezlet Záhonyban —

Egy pillanatra sem áll meg a munka Záhonyban. A téli forgalmi értekezletet mint kísérő zene festi alá az ország legnagyobb átrakó pályaudvarának zaja, s azok is átérzik az itteni munka jelentőségét és szépségét, akik csak az értekezlet napjára érkeztek Záhonyba. És nemcsak megértik, hanem át is érzik *Tóth Sándor* kocsimester szavainak mély értelmét: *„Mi szeretjük Záhonyt, az itteni munka minden mozzanatát és úgy érezzük, hogy itt váltunk igazán izig-vérig vasutassá.“*

Milyen hibákat kell megszüntetni

Záhonynak a többi állomástól, pályaudvartól elütő szerepe szabta meg az itteni téli forgalmi értekezlet mondanivalóját is. *Déri Tibor* elvtárs, az 5. szakosztály helyettes vezetője tartotta a beszámolót, amelyben a vasút általános tennivalói mellett bő teret adott a helyi problémák tárgyalásának. Az utóbbi évekre vetett visszapillantásában szemléltetően mutatta meg, milyen hatalmas ütemben fejlődött a régi, ötvágányos állomás legkorszerűbb, legjobban gépesített, legnagyobb átrakó pályaudvarunkká.

A korszerű gépesítés nagy mértékben megkönnyítette a munkát Záhony állomáson — mondotta *Déri* elvtárs — éppen ezért még eredményesebb munkát várhatunk a dolgozóktól. Mindenütt, de kiváltképpen Záhonyban *egységes egésznek kell lennie a különböző szakszolgálati ágaknak*, mert hiába dolgozik jól az egyik, ha a másik munkájában hibák vannak. Sorra is vett néhányat a hibák közül. Így a forgalomnál a munkateljesítményt fékezi az, hogy a dolgozók — különösen a gépkísérők — már a váltás ideje előtt abbahagyják a munkát, készülődnek a hazamenetelre. Az is előfordult, hogy a gépkísérők váltás előtt már nem hajlandók a szerelvényre rákapcsolni a mozdonyt. Rontja az együttműködést az, hogy az állomásirányítók, a kocsimesterek nem veszik figyelembe az átrakásvezető kocsibeállítási kérelmét. A pályafenntartásról szólva kifogásolta a XI. szakasz munkáját. A szakasz nem gondoskodott időben a kályhák rendbehozásáról, a melegedőhelyek ablakainak beüvegezéséről. Megállapította a továbbiakban, hogy *a legtöbb kívánnivalót a fűtőház munkája hagyja maga után.* Sok a géprevárás, a mozdonyvezetők közül sokan megtagadják a forgalom kívánságait, vagy csak hosszas viták után teljesítik. Ennek oka elsősorban az, hogy *a fegyelem igen gyenge lábon áll a fűtőházban.* A kereskedelmi szolgálatnál is nagy szükség lenne a fegyelem megszilárdítására, mert a dolgozók későn jelentkeznek munkára és jóval a munkaidő lejárta előtt már sietnek a vonathoz. A vágányos raktárnokoknál különösen a szakképzettségben van a hiba.

A téli forgalom — mondotta befejezésül *Déri* elvtárs — igen sok feladatot ró Záhony állomás dolgozóira is. A záhonyi vasutasoknak teljes súllyal át kell érezniök munkájuk felelősségét, szépségét, hiszen az ő kezükön megy keresztül először az a sokféle, gazdag küldemény, amelyet a Szovjetunió küld hazánknak.

Vita az együttműködés megvalósításáról

A beszámolót élénk és termékeny vita követte, amelynek azonban árnyoldala is volt, a forgalmi és a vontatási dolgozók valóságos szóharcot vívtak, annak bizonyítására, hogy a másik fél a hibás. Ilyen barátinak és elvtársinak kevéssé nevezhető légkörben, amely az értekezlet folyamán is gyakran érződött, nehéz megteremteni az annyira szükséges együttműködést. Pedig a beszámoló és a felszólalók többsége is hangsúlyozta az egységes munka fontosságát, azonban lényegében ezt nem segítette elő az értekezlet. Az együttműködés megjavításáról beszélt *Polgár István* mozdonyvezető, *Tóth Sándor* kocsimester, valamint *Papp* elvtárs, állomásfőnökhelyettes, aki szóvátette, hogy a mozdonyvezetők sokszor 5—10 perces munka elvégzése miatt 20—30 perces vitákat rendeznek. Igazuk van azonban abban, hogy a kocsirendezők sokszor hanyagul, felületesen adják a jelzéseket. *Szücs Sándor* állomásfőnök arról a segítségről beszélt, amelyben a Szovjetunió részesíti iparunkat. Az idén az őszi forgalomban mintegy egyharmadával több kocsi lépett be, mint tavaly, beszédes bizonyítékául annak, hogy a Szovjetunió közszükségleti cikkeket gyártó iparunk fejlesztéséhez is a legmesszebbmenő segítséget nyujtja.

Hutás József kocsimester azt fejtegette, hogy mennyire a záhonyi vasutasok munkáján múlik, hogy olcsóbb és gyorsabb átrakással, gazdaságos szállítással mindjárt a kezdet kezdetén hozzájáruljanak az iparcikkek önköltségének csökkentéséhez. Szükség van azonban a nevelőmunka fokozására, szakmai és politikai téren egyaránt. A felsőbb vezetésnek, elsősorban a politikai osztálynak az eddiginél behatóbban kell foglalkoznia a zahonyi vasutasok, főként a fiatalok, az elsőtelesek nevelésével. *Jakab Ferenc*, a pártbizottság titkára az agitációs munka megjavításának szükségességéről beszélt. *Borsodi János*, a debreceni igazgatóság vezetője arra hívta fel a figyelmet, hogy a téli forgalom idején egy percre sem szabad megfeledkezni a dolgozókról való gondoskodásról. Záhonyban például sürgősen be kell üvegezni a melegedőhelyiségeket, sokkal körültekintőbben kell gondoskodni a védőételekről és italokról, mint tavaly.

Nagy János, a debreceni vasútpolitikai osztály vezetője rámutatott, hogy a nevelőmunka gyengesége tükröződik a szakmai sovinizmusban. Ezt meg kell szüntetni, elsősorban a szakmai vezetőknek kell megteremteni maguk között az egységet. *Fridik Lajos*, a területi bizottság elnöke a szakszervezet feladatairól beszélt. A versenyszellem fokozásával kell az őszi forgalom lendületét megtartani a téli forgalomban is és állandóan figyelemmel kísérni a dolgozók igényeit, kívánságait. Végül *Déri* elvtárs válaszolt az értekezlet során felmerült kérdésekre.

Biztosítsuk megfutamodás ellen a járműveket!

Minden vasutas jól tudja — de sajnos egyes helyeken elhanyagolják — hogy a kézifékek behúzásán kívül a kocsi-csoportokat, vagy egyedül álló járműveket a biztonsági határjelen belüli elmozdulás ellen alátétfákkal is biztosítani kell. Alátétfát kell használni a 2.5 ezreléknél kisebb emelkedés felé szalasztott féketlen kocsik visszagördülés elleni biztosítására is.

Az alátétfát akkor helyezzük a kerekek alá, amikor a kocsik már állnak. Az elhelyezésnél nagyon fontos, hogy mindkét sínszálon szorosan simuljanak a kerekekhez. Az így elhelyezett alátétfák az elmozdulás és megfutamodás ellen biztos védelmet nyujtanak. Az olyan alátétfák, amelyekre a járóműveket rátolták, amelyeket szabálytalanul mozgó kocsik megállítására akartak felhasználni és a durva behatás következtében megrongálódtak, nem illeszthetők szorosan mindkét kerék alá, nem nyujtanak biztos alátámasztást, ezért ilyeneket megjavítás előtt használni nem szabad.

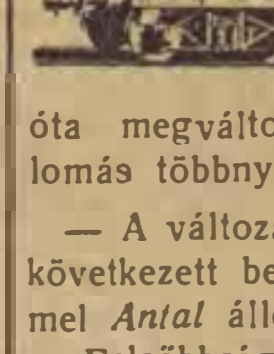
Az alátétfák leggyakrabban azért rongálódnak meg, mert a tolatás megkezdése előtt a járóművek alól nem távolitják el. Az utasítás szerint ezeket még a vágányon állva maradó, tehát a rájárás után nem mozgatott kocsik alól is ki kell venni s az állva maradó kocsikat kézifékek behúzásával, annak hiánya esetén fékdorong alkalmazásával kell az elmozdulás ellen biztosítani. Az alátétfára húzott, vagy rátolt kocsi legtöbbször kisiklik, megrongálódik. Ezért nem szabad azokat mozgó járóművek megállítására sem használni.

A szolgálati vezetők az alátétfák helyes felhasználását és megóvását azzal segítik elő, ha azokat a váltóőri, váltókezelői szolgálati helyeken dolgozók, a raktárban, rakodó vágányok munkakörébe tartozó dolgozók felügyeletére bízzák, az alátétfák fatuskóit rendszeresen meszeltetik, foggantyuit olajos ronggyal tisztittatják. Ezzel az élettartamát növelik. Az alátétfák azért rongálódnak meg, vagy válnak idő előtt használhatatlanná, mert a használaton kivüli darabokat a vágányok között hevertetik. Az alátétfákat a felügyelettel megbízott dolgozók szolgálati helyisége közelében állványon kell tárolni. A tolatószemélyzet innen kéri el megfutamodás elleni biztosításra. A felügyelettel megbízott elvtársak a felhasználást is figyelemmel tudják kísérni, megfigyelhetik, szükség esetén figyelmeztethetik a tolatószemélyzetet arra is, hogy azokat a tolatás megkezdése előtt a kocsik alól távolítsák el.

A szolgálati főnökök, váltókezelők, váltóőrök és a felügyelettel megbízott dolgozók, valamint a tolatószemélyzet nagyobb gondot fordítsanak ennek az igénytelennek látszó munkaeszköznek előírt használatára, tárolására és karbantartására, mert az súlyos balesetektől óvja vasutunkat.

Konrád József,
a Vasúti Főosztály dolgozója

A kocsik ki- és berakásának meggyorsításáért



Régebben a nap bármely órájában kerestük fel Budapest-Vizafogó állomást, zsúfolt vágányok megszokott képe fogadott bennünket. Néhány nap óta megváltozott a kép, az állomás többnyire üres.

— A változás november 12-én következett be — mondja örömmel *Antal* állomásfőnök elvtárs. — Felsőbbségünk az őszi forgalomra, a várható erős téli forgalomra és általában az állomás nagy forgalmára tekintettel rendelkezésünkre bocsátott egy gépet, amely *ingajáratot végez Angyalföld állomás és Vizafogó között.* Állandóan hozza-viszi a rakott és üres kocsikat. Eddig a legnagyobb mértékben Ferencváros, Rákos, Rákosrendező forgalmától függött a helyzetünk. Ha ezek az állomások torlódtak, nálunk is torlódás keletkezett, mert nem fogadtak vonatot, de ők sokszor hármat-négyet idezúdítottak egyszerre. Ennyi vonattal természetesen állomásunk adottságainál fogva nem tudtunk megbirkózni. Az ingajárat egyszeriben megoldotta ezeket a problémákat. Feleslegessé teszi például, hogy a feladási kocsikkal 6—7—8 órát várjunk a rendes fordákra, mert mihelyt 20—25 kocsi összegyűlik, a gép a kihúzástól számított 4 órán belül felviszi Angyalföldre, onnan pedig a rendes fordákkal hozza az ideirányuló elegyet. Több vonatot tudunk tehát meneszteni, ennek következtében többet is tudunk fogadni.

A kocsitartózkodási egységidő így állandóan javul, az októberi 93 százalékról ma már 100 százalék fölé emelkedett. Ez persze azt jelenti, hogy *a rakodás is meggyorsult* az állomáson, ami szükséges is, mert eddig a kereskedelmi szolgálat nem mindig tudta teljesíteni a berakási kocsinormát. Októberben csupán 96 százalékos volt a berakási teljesítmény, novemberben már 100 százalék fölé emelkedett. A kirakás októberben elérte a 100 százalékot. A rakodás általában rendben megy, amióta júniusban bevezették *a grafikonszerinti kiszolgálást.* Huszonnyolc iparvágányon 32 ipartelepet szolgál ki az állomás, ezek közül 11-nek naponta háromszor, egynek négyszer, a többinek kétszer állít be kocsit. A beállítások körül nincsen zökkenő, a vállalatok szállítási osztályai szinte kivétel nélkül *elégedettek az állomás* munkájával. Így nyilatkozik dr. *Varga* elvtárs, a *Ferroglobus* szállítási osztályának vezetője, *Kőrösi* elvtárs, a VAFÉM telepvezetője és a *Láng Gépgyár* szállítási osztálya is. A kereskedelmi szolgálat dolgozói is általában elégedettek a vállalat munkájával. Különösen a Ferroglobus dolgozik jól együtt a vasúttal. *Vándor* Tibor igazgatónak valósággal szívügye a szállítás. Éppen most három új darut szereltetett fel az ipartelep öt rakodóvágányának kiszolgálásához.

A Láng Gépgyárral, sajnos, nem ilyen harmonikus a viszony. Legutóbb november 20-án fordult elő, hogy a 11 órakor beállított kocsit, amelyben egy nagy turbina volt, csak 23-án 17 órakor rakták ki, amikor az állomás már a gépipari minisztérium és a kerületi pártbizottság segítségét is igénybe vette. De máskor is történtek hasonló esetek.

Ezek azonban az állomás összmunkájában szórványosak és nem zavarják a napi 60—90 helyi feladási kocsi megrakását, a körülbelül ugyanennyi leadási kocsi kirakását, amelyek így biztosítják a rakodások egyensúlyát és azt, hogy Budapest-Vizafogó állomás eredményesen vegyen részt az őszi forgalom sikeres lebonyolításában.

A BIZTONSÁGOS UTAZÁSÉRT



Ványi Péterné, a Budapest-Nyugati pályaudvari Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségen dolgozik. Surlórész-kenő munkájának lelkiismeretes ellátásával segíti a vonatok biztonságos közlekedését.
(Kovács Géza felvétele.)

A VASUTASFEGYELEMRŐL

Amikor útraindulás előtt bepakoltam a táskát, a kenyér és az üres főzelék mellé mindig becsomagoltam egy nagy adag gondot, félelmet is. Majdnem négy évtizeden keresztül cipeltem magammal a nagy fekete táskát és vele a rettegést a munkanélküliségtől, a büntetésektől. A minap mondotta ezeket a szavakat a 73 éves *Filiszár György* nyugdíjas mozdonyfűtő. Nem mondott újat, a multban nemcsak őt, de a dolgozók százezreit kísérte sötét árnyékként a munkanélküliség réme. A munkafegyelem a kapitalista társadalomban ugyanis egyet jelent a kényszerrel, a munkanélküliségtől való félelemmel. A legkisebb szabálytalanság, a tőkés munkarend legcsekélyebb megsértése miatt a munkást elbocsátják. A kapitalizmusban tehát a munkafegyelem az éhségen alapszik.

Nem ártott előljáróban idézni egy idős, nehéz időket kiszolgált vasutas szavait és nem ártana, ha az idősebb vasutasok időnkint rászánnának néhány percet, hogy megmagyarázzák a fiataloknak: mit jelentett a munkafegyelem az ő idejükben és mit jelent ma. *„Legfeljebb máshová megyek dolgozni”* — hallhatjuk nem egyszer, főként fiatal dolgozóktól, ha valamiért figyelmeztetik őket. Ebben a válaszban pedig az is benne van: nem szeretem a vasutat, nem érzem hivatásomnak. Mert megmásíthatatlan igazság az, hogy *aki szereti a munkáját, az szereti a fegyelmet is.* A sztahanovisták, a becsületes dolgozók eredményei eléréséhez az is nagymértékben hozzájárul, hogy *nem tűrik a lazaságot önmaguknál sem és feltétlenül engedelmeskednek vezetőiknek.*

Közhelyszerűnek tűnik már annak emlegetése, hogy mit jelent a vasútnál a selejt: milliós értékek megsemmisülését, emberéletek pusztulását. Egyetlen váltóellenőrzés elmulasztásából bekövetkezett baleset 64.000 forintos kárt okozott Komló-Kenderföldön. Pokecz István váltókezelő fegyelmezetlenül végezte szolgálatát. A fegyelmezetlenség előbb-utóbb mindig megbosszulja magát, nem egyszer közvetlenül a dolgozón. Ihos I. Ferenc váltókezelő, aki már több ízben kapott figyelmeztetést igazolatlan mulasztásai miatt, az idén év elején 10 napi igazolatlan távollét után ittasan jelentkezett szolgálatra. Természetesen hazaküldték. Mikor átbotorkált a vágányokon, nem vette észre a közeledő vonatot, amely levágta az egyik lábát.

A fegyelmezetlenségért, az utasítás megszegéséért nem bűnhődik minden esetben testi épségével vagy életével a dolgozó, de kivétel nélkül, minden esetben *kárt okoz a népgazdaságnak, emeli a vasút önköltségét és ez végeredményben visszahat az ő anyagi helyzetére is.* A vasutas dolgozóknak mindennapos tapasztalataikon keresztül egyre jobban fel kell ismerniök, hogy a szocialista társadalomban maguknak dolgoznak, munkájukkal az egész társadalmat gazdagítják és ezáltal a maguk jólétét is növelik. Ennek igazsága egészen közvetlen formában mutatkozik meg a havibéres dolgozók új, egyéni jutalmazási módjánál. A szakvonali vezetők közvetlenül jutalmazhatják a dolgozókat, s a jutalmazás alapja elsősorban a fegyelmezett, utasítás szerinti szolgálat, a minőségi munka. A szakvonali vezetők egy része a pénzbüntetések eltörlése után arról panaszkodott, hogy ezzel kivették kezükből a leghatásosabb fegyelmező eszközt. Mint már leszögeztük, a pénzbírság a kapitalizmus fegyelmező formája — *a szocialista társadalomban a fegyelem a dolgozó öntudatán, a dolgozó nevelésén alapszik.* A szolgálati vezetők azzal, hogy szabad kezet kaptak a jutalmazásra, egyúttal új, a réginél még hatásosabb fegyelmező eszközt is kaptak — ha helyesen élnek vele. A jutalom fokozza a dolgozó öntudatát, legyen serkentő hatású, fejezze ki a megbecsülést a jól dolgozók iránt s ezzel egyúttal hasson a fegyelemlazítók, a lógásra hajlamosak lelkiismeretére, vagy legalábbis a zsebére.

És itt kell beszélni arról a liberális álláspontról, amellyel egyes szakvonali vezetők „megengedhetőnek” tartják a munkafegyelem lazaságait. Ennek gyökere abban a helytelen felfogásban van, amely az új szakaszban szinte kizárólag a célt: az életszínvonal emelését látja, s figyelmen kívül hagyja, hogy *csak azzal vethetjük meg tartósan az életszínvonal emelésének anyagi alapját, ha a munka termelékenysége szüntelenül emelkedik, ha az önköltség rendszeresen csökken, ha megvalósítjuk a szigorú takarékosságot, s harcot folytatunk a pazarlás ellen a vasút egész területén.* A liberalizmus másik oka az, hogy egyesek helytelenül értelmezik pártunk erőfeszítéseit a tömegekkel való kapcsolat erősítését illetően. Úgy gondolják, hogy a tömegekkel való kapcsolat megszilárdítása nem egyeztethető össze azzal, hogy szigorúan megköveteljék a munkafegyelmet.

Egyik legfontosabb előttünk álló feladat éppen az, hogy megszilárdítsuk a munkafegyelmet a vasút egész területén. Fel kell újítanunk a munkafegyelem megszilárdításáért vívott harcot, amelyet az utóbbi időben bizony eléggé elhanyagoltunk. Ebben a munkában a nevelés, a felvilágosítás eszközei álljanak előtérben. A vasutasok döntő többsége tudja s a kevésbé öntudatos dolgozók is viszonylag hamar megértik, hogy *a fegyelmezett munka nemcsak a vasútnak és népgazdaságunknak, hanem saját maguknak is jól felfogott érdeke.*

Az öntudatos vasutasok zöme megértette, magáévá tette a kormányprogram megvalósításának ezt az alapvető eszközét, elől jár a fegyelemben, a munkaidő teljes kihasználásában. A munkafegyelem lazasága ugyanis nemcsak az igazolatlan távolmaradások miatt kiesett munkaórák számában, hanem a munkaidő alatti kihasználatlan percekben is mutatkozik. Az Északi Járműjavítóban szeptemberben és októberben összesen 328 óra esett ki a termelésből az igazolatlan hiányzások és a munkaidő kihasználatlansága miatt. A dolgozók létszámához viszonyítva ez nem magas szám. Mégis a valóságban azt jelenti, hogy ezalatt az idő alatt egy mozdonyt pakuratüzelésre lehetett volna átalakítani.

A fegyelmezés — a mi társadalmunkban — a dolgozók öntudatának fokozásával, a nevelés eszközeivel történjék. Mindamellett azonban a szakvonali vezetők a notórius fegyelembontókkal szemben alkalmazzák a fegyelmezés egyéb, törvényes eszközeit is, a szóbeli dorgálástól kezdve — ha kell — akár a fegyelmi úton való elbocsátásig. A kemény, de igazságos rendszabályok a dolgozók döntő többségének helyeslésével találkoznak. Hiszen a *fegyelembontó nemcsak magának okoz kárt, hanem nagyon sok becsületesen dolgozó társát is megkárosítja.* A Budapesti Magasépítő ÜV. veszprém-külsői építésvezetőségének dolgozói például eltávolították maguk közül Szombati Albertnét, aki többször 4—5 napig igazolatlanul távol maradt és ezzel veszélyeztette a tervek teljesítését, érzékeny veszteséget okozott munkatársainak.

A legfontosabb feladat a munkafegyelem megszilárdításában, mindenekelőtt a kommunistákra, a párt- és szakszervezetek legjobb aktíváira hárul, hogy — a dolgozókat maguk mellé állítva — olyan légkört teremtsenek a vasútnál és a vasút üzemeinél, amely megvetés tárgyává teszi a fegyelmezetlenséget, a mulasztást. De nagy feladat vár a régi, hivatásukat szerető vasutasokra is. Nevelniök kell az új vasutasokat, meg kell szerettetniök velük a vasutat. *A munkafegyelem megszilárdításában személyes példamutatásukkal és közvetlen segítségükkel a régi, az öntudatos, a tapasztalt vasutasok igen sokat tehetnek.* A multban a vasutas útitársa a félelem, a rettegés volt — ma legyen a munka őszinte szeretete, amellyel együtt jár az építő, a nehézségeket legyőző, öntudatos fegyelem.

Hogyan készültek fel a télre a szombathelyi igazgatóság területén



A szombathelyi igazgatóság területén vannak a téli időjárás viszontagságainak leginkább kitett vonalak, vonalrészek. Ezért fokozottabban fontos, hogy a szolgálati helyek, elsősorban a csomópontok *„teljes fegyverzettel"* vegyék fel a küzdelmet a téllel.

A téli felkészülés alapja mindenütt az őszi forgalom feladatainak teljesítése. Igen jelentősek ezért azok a törekvések, hogy a november 7-re és a tanácsválasztások tiszteletére indított versenyt összekapcsolták a téli felkészüléssel. Jó eredményt értek el e versenyszakaszban *Sopron állomáson*, ahol a rakodási időt 5 óráról 2.6 órára csökkentették és *Tapolca fűtőháznál*, ahol a 327.143-as mozdony részlegvizsgáját terven felül elvégezték és a mozdonyok kijavítva várják a telet.

De a legtöbb helyre az jellemző, hogy a munkaverseny és a versenymozgalmasság gyenge. *Pápa állomáson* és *Celldömölk fűtőháznál* például a versenytábla még az augusztusi eredményekről „tájékoztatja" a dolgozókat.

Fontos tennivaló, hogy a vasút a szállítható felekkel együttműködve úgy szervezze meg a munkát, hogy *télire csak a legszükségesebb áruk elszállítása maradjon.* Azonban eddig csak Sopronban és Szombathelyen tartottak ennek érdekében komplexbrigád megbeszéléseket.

AZ ELSŐTELESEK ELŐKÉSZÍTÉSE.

A téli forgalom elengedhetetlen feltétele a dolgozók, elsősorban *az elsőtelesek jó előkészítése, oktatása.* A tapolcai fűtőháznál komolyan veszik ezt. *Matt Béla* elvtárs a most felszabadult fiatal lakatosokkal megismerteti a mozdonyjavítás legjobb módszereit, a fűtőház műszaki vezetői pedig az elsőteles mozdonyvezetők előkészítését vállalták. De a tapolcai fűtőház jó példáját másutt alig talált eddig követésre. Egyetlen állomáson sem foglalkoztak még külön az elsőtelesekkel, de a szombathelyi fűtőháznál sem különb a helyzet.

HÓVÉDMŰVEK.

A legtöbb helyen javult a kapcsolat a tanácsokkal, a közmunkaerőt előrelátóan biztosították. A téli forgalomhoz szükséges anyagok mindenütt rendelkezésre állnak már, azonban korántsem gondoskodtak ilyen előrelátóan a hóvédművek felállításáról. Az élősövény- és a földművekre előirányzott összegnek október végéig csak egyharmadát használták fel. A legveszélyeztetettebb területeken, így a dudari és az ajkai vonalon még igen hézagosak a hóvédművek.

GONDOSKODÁS A DOLGOZÓKRÓL.

Jelentősen előrehaladt tavaly óta a dolgozókról való gondoskodás. Az öltözőket, mosdókat, laktanyákat, melegedő helyeket rendbehozták, számos helyen újakat építettek. Néhol azonban baj van a berendezésekkel, különösen ott, *ahol az üzemi bizottság nem törődött eléggé a téli előkészületekkel. Tapolca fűtőháznál* rosszak a vízcsapok, a mozdonyszemélyzetnek nincs melegedő helyisége. *Szombathelyen* nincs melegvíz, mert az igazgatóság nem készíttette el a kazánokat. Tüzelőről általában mindenütt gondoskodtak, de nem mindenütt szerencsés a tüzelőanyag kiszabása. Szombathely állomáson például egy 5x12 méteres helyiség fűtésére 15 kilogramm szenet adtak 24 órára.

VÉDŐRUHÁK, VÉDŐETELEK.

A védőruhákat a szolgálati helyek idejében igényelték és meg is kapták, van azonban néhány hely, ahol a felsőbb szervek helytelen intézkedése miatt még nem juloltak védőruhához a dolgozók. A szombathelyi igazgatóság III. osztályának vezetője, *Szabó* elvtárs 16 bundát vételeztetett ki az állomással és azokat osztálya dolgozói között osztotta szét. Hasonlóképpen „gazdálkodott" a II. osztály 24 esőköpennyel.

A védőételek nyersanyagainak előkészítéséről, valamint a védőételek főzéséről az Utasellátó segítségével csaknem mindenütt gondoskodtak, egy-két helyen azonban — mint például a szombathelyi pályafenntartási főnökségnél — nem biztosították a védőételek főzéséhez szükséges edényt és a személyzetet.

Meg lehet állapítani, hogy az idén alaposabb és előrelátóbb a felkészülés, mint tavaly volt, úgyhogy a szakvezetés, valamint az üzemi bizottságok még több erőt fordíthatnak a kisebb hiányok pótlására. A pártszervezetek, amelyek jól ismerik a téli felkészülés feladatait, *ellenőrizzék a szakmai és a szakszervezeti szervekre háruló feladatok elvégzését.* A területi bizottságoknak és a szakszervezet központjának, valamint a politikai osztályoknak jobban ki kell terjeszteniök az ellenőrzést, segítséget kell nyújtaniok a szakvonalnak és az üzemi bizottságoknak.

Mi múlott Borbíró István éberségén

Hajnali fél négy. Vácról az utolsó, élelmet szállító tehervonat is kihaladt. *Borbíró István* váltókezelő szokásához híven kitekintett az ablakon. Innen a toronyból könnyen áttekintheti az állomást és környékét. A toronnyal szemben az öntőipari szakiskola kétemeletes épülete nem a megszokott szürkeségben állt. A hajnali ködön át baljóslatú vörös fény hatolt a váltóőr szemébe.

Telefon után nyult s izgatottan jelentette:

— Úgy látom *Gyurcsik* elvtárs, mintha az öntőipari iskolában vörös függöny lenne az ablakokon. Azt hiszem, tűz van... Az iskolában pedig gyerekek alszanak!

A máskor nyugodt forgalmi tiszt a postai telefon után kapott. Előbb az iskolát, majd a tűzoltóságot, a rendőrséget, a katonai laktanyát kérte.

Néhány perc mulva egy katonai egység futólépésben indult az égő házhoz. Berohantak az ajtón, fel a lépcsőházon át a folyosókra. Itt-ott még ők keltegették az álmos gyerekeket. Sűrű füst terjengett már a szobákban, a tetőről a „vöröskakas" már átugrott a második emeletre. A lángnyelvek beleharaptak a bútorokba, meggyulladt a lépcsőház is.

Néhány gyerek benn szorult a második emelet egyik szobájában és kétségbeesve kiáltozott ki az ablakon. A kegyetlen lángok már az ablakpárkányokat nyaldosták. Három harcos, tisztjük vezetésével behatolt az égő házba, átugrálva a zsarátnokká égett gerendákon, betörték a szobába, s az utolsó pillanatban, amikor már azt hitték, nincs menekvés, kivitték őket a szabad levegőre. Néhány perc mulva nagy robajjal bedőlt az épületnek ez a szárnya.

Az állomás vasutasai szolgálatban voltak, helyüket nem hagyhatták el, de ők sem akartak kimaradni a hősi munkából.

Arányi István kocsimester és brigádja az égő épület közelében lévő vágányokról percek alatt kihúzatta a kocsisort. Egy gőzmozdony viztartályát színültig megtöltötték és a gépet az égő ház alá vitték. A kiérkező tűzoltókat készen várta a viz.

Órákon át folyt a harc a tűzzel. Már kivilágosodott, a köd is felszállt, amikor a tűzoltók, katonák és vasutasok még vívták harcukat a lángokkal. A vasuti menetirányító hívására megérkezett budapesti tűzoltók a vasutasokkal együtt fektették le a tömlőket az épülettől másfél kilométerre folyó Dunáig.

Késő délelőttre járt az idő, mire sikerült megakadályozni a tűz terjedését. *Borbíró Mihály* váltókezelő, *Gyurcsik Mihály* forgalmi tiszt éberségének, gyors cselekvésének, a váci alakulat harcosai és tisztjei hősi önfeláldozásának és a kivonult tűzoltók becsületes, lelkiismeretes munkájának köszönhető, hogy az iskola növendékeit megmentették az életnek, s gátat vetettek a tűz pusztításának. A megmentett gyermekek szüleinek és Vác lakosainak hálája, elismerése száll azok felé, akik oly bátran, odaadóan vették fel a harcot a lángok ellen...

HÍREK

Felhívás olvasóinkhoz

Vezércikkünk a pártszervezetek egyik fontos feladatára, a termelés pártellenőrzésére hívja fel a figyelmet. A termelés pártellenőrzésének módszerei rendkívül sokrétűek, s változnak a különböző szolgálati ágak feladatai szerint is. Ezért lapunkban segítséget kívánunk nyújtani pártszervezeteinknek a termelés pártellenőrzése módszereinek kialakításához.

Kérjük olvasóinkat, a pártszervezetek vezetőit és valamennyi kommunistát, hogy a szerkesztőségünkhöz írt hozzászólásaikkal, kialakult módszereik ismertetésével segítsék elő egy termékeny vita kialakítását a termelés pártellenőrzéséről.

— **Uj fogászati rendelőt kaptak** a Déli-pályaudvar dolgozói. Ezzel régi kívánságuk valósult meg. A rendelőt olajpumpás műtőszékkel, röntgennel és nagyszámú kéziműszerrel szerelték fel.

— **A komáromi összekötő vasúti híd** december 19-re elkészül. A hídon már az utolsó munkálatokat végzik a csehszlovák és a magyar hídászok. Az új hidat a két baráti ország dolgozóinak közösen végzett munkájára és a csehszlovák-magyar barátságra való tekintettel, Barátság-hídnak nevezik el.

— **Ujjáépítik a Béke úti vasúti aluljárót,** több mint 50 millió forint költséggel. A jelenlegi 8 méter széles nyilást, 30 méterre bővítik ki.

— **Háromemeletes, 12 lakásos** házat adtak át Budapesten, a Róka utcában a vasutas dolgozóknak.

— NAGYSZABASU tarka estet rendeznek december 18-án Békéscsaba fiataljai, melyre meghívják a szegedi igazgatóság többi DISZ-szervezetét is.

— KLUBNAPOT TART december 15-én a Keleti Műszaki Kocsiintézőség ifjúsági szervezete, melyre meghívja a budapesti vasutas fiatalokat.

— A „JÁNOS VITÉZ" c mu daljátékot mutatta be nagy sikerrel a Szombathelyi Járműjavító kultúrcsoportja.

LAKÁSCSERE

Elcserélném MÁV-házban lévő egyszoba összkomfortos, világos, udvari lakásomat lehetőleg belterületen lévő kétszoba összkomfortos magánlakásra. Érdeklődni lehet: Perl Sándorné, Budapest, V. kerület, Múzeum-körút 27. V. emelet 1. Telefon: 381—480.

Avasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

— KÉT MÁZSA VAS helyett 20 mázsát gyüjtöttek, egyetlen napon Dombóvár állomás fiataljai.

— AZ IDŐSEBB dolgozók részére műsoros esttel egybekötött ismerkedési estet rendez december 4-én a zalaegerszegi pályafenntartás ifjúsági szervezete.

Példamutató tüzikovács



Kovács Lőrinc, a Keleti Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség tüzikovácsa 159 százalékos átlagteljesítménnyel mutat példát. (Kovács Géza felv.)

ÖRÖKSÉG

Apám gyári munkás volt. Nehéz, gondokkal, megpróbáltatásokkal teli életút után tért most örök pihenőre. Halála után néhány nappal kis vasládát kaptam. Azt a kis vasládát, amelyről már többször beszélt nekem, amelyben összegyűjtötte kedves, szívéhez nőtt emléktárgyait.

Várakozásteli izgalommal nyitottam fel a ládikót. Sok kisebb-nagyobb emléktárgy, levél alól egyszerre csak egy erősen foszladozó, gyürött könyv került a kezembe. Vajon hány évtizeden keresztül őrizte apám ezt a külsejében megviselt, de tartalmában diadalmasan élő könyvet — a Bolsevik Párt történetét. Ahogyan óvatosan lapozgattam a könyvben, szinte hallani véltem apám szavait:

— Fogadd örökségül ezt a könyvet, fiam. Őrizd meg féltő gonddal. Vigyázz rá nagyon. Úgy, mint én, akinek valamikor rejtegetnie kellett, aki éinek idején, elsötétített ablakú külvárosi házakban olvasott belőle elvtársaival, vagy barlangokban, mécsvilágnál hajolt a könyv fölé. Tanulni, tanulni akartunk és ezért vállaltuk a Horthy-börtönök fenyegető árnyékát. Voltak, akik életüket kockáztatták ezért a könyvért. Mennyivel más a ti helyzetetek! Békés, szabad országban tanulhattok, dolgozhattok. Tanulj fiam ebből a könyvből, merits erőt, bátorságot, öntudatot belőle.

A könyv lapjain néhol olajfoltok sötétlenek apám dolgos, munkás kezének nyomai. Munkában cserzett kezében a könyv — mintha élő valóságában látnám, amint a sorok fölé hajol, ősz haja kisse a homlokába hull, árnyékot vet a mély, gondok-szántotta harázdákra. Háta nagy ívben meghajlik, mintha most is nehéz vasak súlya görnyesztené. Miért görnyedt, miért küzdött, miért őrlődött az évtizedek nehéz kövei között? — kérdezem magamtól s a nyitott könyv válaszol: Ezért... ezért... Ót betű s benne van minden, a mi életünk, a mi korunk, amiért ők küzdöttek, apáink, a könyv fegyverével, de ha kellett, vassal, acéllal.

Megragasztgatom, becsomagolom a könyvet s indulok a politikai iskolára. Velem a könyv és apám fogja a kezemet. Erős, acélos kéz. És tudom, soha nem engedi el. Köszönöm, apám, az örökséget.

Kricsfalussy György

Levéleink nyomában

Orosháza állomás dolgozói örömmel olvastuk lapunk november 22-i számában a munkánkat gátló rossz tartalékról szóló tudósítást. Még nagyobb volt afeletti örömünk hogy a cikk nyomán *Bebrits* miniszter elvtárs azonnal intézkedett és 25-én már állomásunkon volt az új, második tartalék. Jóleső és megnyugtató érzés, hogy felsőbbségünk a hiányosság feltárása után azonnal intézkedett.

Másik öröm is ért bennünket: megvalósult Orosházán a fogszakorvosi rendelés és az ellenőrző orvosi szolgálat, amelyet ugyancsak a *„Szocialista Vasútért"*-ban közzétett levelem mozdított elő. Nem kell már a 600 fönyi orosházi igényjogosultnak fogorvosi rendelésre és ellenőrző vizsgálatra Békéscsabára utazgatni. De lenne ezzel kapcsolatban még egy kérésünk. December 1-én megnyílt Orosházán az SZTK-rendelőintézet. Jó lenne, ha szükség esetén itt is megvizsgálhatnák és elsősegélyben részesítenék a vasutas igényjogosultakat, például baleset alkalmával, amikor gyors segítségre van szükség. Bízunk benne, hogy az illetékesek ezt a kérésünket is kedvezően intézik el. *(Pataki József, Orosháza állomás.)*

★

Kéri elvtárs, szegedi levelezőnk október 9-i számunkban szóvátette, hogy az orosházi személypénztárosnőknek munkájuk kedvezőbb körülmények között való végzéséhez szükségük lenne forgószékre és egy dobogóra. Orosháza állomás főnökének értesítése szerint a kérést teljesítették.

★

„Utközö" rovatunkban megírtuk, hogy az Üttörővasút alagútőreinek nem áll rendelkezésükre megfelelő faköpönyeg, ami megvédené őket a tél viszontagságaitól. Papp elvtárs, a 6. szakosztály vezetője értesítette szerkesztőségünket, hogy az alagúti őrhelyek építéséhez szükséges hitelt biztosították és utasították a budapesti igazgatóságot, hogy a munkát soronkívül végeztessék el.

Egyesül a Lokomotív, az Előre és a Postás sportegyesület

Nagyfontosságú választmányi ülést tartott a *Lokomotív Sport Egyesület*, melyen megvitatták a *SZOT* elnökségének az *OTSB*-vel egyetértésben hozott határozatát a *Lokomotív*, az *Előre* és a *Postás S. E.* összevonásáról. A határozatot *Feleki* elvtárs ismertette, majd *Mrovcsák* elvtárs, a Lokomotív elnöke tartott beszámolót a vasutas sportegyesület eddigi működéséről, az elért eredményekről és a kijavításra váró hibákról. A beszámolót követő vita során számos kérdés tisztázódott az egyesüléssel, a sportkörök működésével és a vezetéssel kapcsolatosan, majd a választmány felhívással fordult a vasutas dolgozókhoz.

Vasutas Dolgozók! Sportolók! Sportvezetők!

Az Országos Testnevelési és Sport Bizottság Elnökségével egyetértésben, október 25-i ülésén a SZOT elnöksége határozatot hozott a közlekedési dolgozók sportjának összevonására. A határozat a következőket mondja ki: „A Lokomotív Sport Egyesület a vasút dolgozói mellett a jövőben szervezze a közlekedési és szállítási dolgozók, (eddig Előre SE) és a postás dolgozók (eddig Postás SE) sportját is. A Lokomotív Sport Egyesület országos vezetőszerve továbbra is a Vasutas Dolgozók Szakszervezete elnöksége mellett működjön."

Ebből az alkalomból szeretettel üdvözöljük az Egyesült Lokomotív Sport Egyesületben a közlekedési- és szállítási, valamint a postás dolgozókat!

A Lokomotív Sport Egyesületnek eddig is nagy szerepe volt a magyar sport világviszonylatban is elismert sikerének kivívásában. Az új sportegyesület egyike lesz a legnagyobb sportegyesületeknek, amely még nagyobb eredmények elérésére képes.

Nem célja az összevonásnak, hogy sportköröket, szakosztályokat szüntessen meg. Az életképes sportkörök, szakosztályok önálló működése továbbra is meszszemenően biztosítva lesz. Meggyőződésünk, hogy a sportegyesületek összevonásának helyes végrehajtása lehetőséget nyujt az anyagi eszközök gazdaságosabb felhasználásához, a tömegsport további kiszélesítéséhez, az érintett szakszervezetek sportjának minőségi javításához.

Ahhoz, hogy az összevonással a kitűzött célt elérjük, biztositani kell a közlekedési és postás dolgozókkal való szoros együttműködést, az egészségtelen szakmai, illetve sportegyesületi sovinizmus felszámolását.

Az átszervezés komoly munkát igényel, amelynek végrehajtása a szakszervezetek elnökségei által kijelölt szervező irodák tagjaira hárul. A szervező irodák feladata az összevonást úgy végrehajtani, hogy a szakszervezetek sportirányításában, a folyamatos munkában semmiféle zökkenő ne következzen be. Biztositaniok kell az 1955. évi sportfejlesztési terv és költségvetés elkészítését, a demokratikus úton történő választások előkészítését, hogy azok 1955 március 31-ig lebonyolításra kerülhessenek.

Vasutas Dolgozók! Sportolók! Sportvezetők!

Támogassátok a szervező irodák tagjait az összevonással kapcsolatos feladatok végrehajtásában, az új egyesület alapjainak lerakásában!

Legyen az összevont Lokomotív Sport Egyesület a magyar sport újabb nagy lendülete, érjen el sok rekordot és neveljen minél több élvonalbeli sportolót!

Előre, az új sportegyesület minél nagyobb eredményeinek sikeres megvalósításáért!

LOKOMOTIV SPORT EGYESÜLET Országos Választmánya

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Lantulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest VI., Sztalin-út 92. sz. — Telefon: 228—395 428—317 428—332. Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 50. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1954 DECEMBER 13.



Elszántság, erő, a haza szeretete csendült ki a röpgyűlések résztvevőinek felszólalásaiból szerte az országban. Képünkön Kormos Ferenc az Északi Járműjavító dolgozója dolgozótársai nevében tiltakozást jelent be Nyugat-Németország felfegyverzése ellen.

TILTAKOZUNK!

Az imperialisták agresszív politikájának napnál fényesebb bizonyítéka: a Nyugat-Németország újrafelfegyverzésére, a hírhedt Wehrmacht feltámasztására irányuló törekvés. A világ becsületes közvéleményét, a békeszerető emberek millióit mélyen megrázta az a felismerés, hogy nem sokkal a hitleri seregek leverése után újból életre akarják kelteni Európa népeinek sírásóját. A moszkvai értekezleten részvevő hatalmak, a békeszerető államok igaz képviselői méltó választ adtak erre a galádságra. Világos: az emberiességet megcsúfoló, az esztelen háborúra készülést igazoló politika, amelyet az USA világhatalmi törekvései irányítanak, minden békére vágyó ember szívében ellenállásra találnak.

A béke harcos akarásában, a béke őszinte szeretetében egyetlen szívdobbanás a kilencszázmilliós béketábor, a nyugati és ázsiai imperialista államok minden becsületes dolgozójának kiállása. Egyetlen szívdobbanás jellemzi drága hazánk dolgos népének, s közöttük a magyar vasutasok tízezreinek érzését, harcos kiállását, amikor a béke megvédésének szent ügyéről van szó.

Van-e a hazában olyan ember, aki ne emlékezne arra az állati vandalizmusra, amelyet a náciseregek követtek el a „szövetséges" Magyarország népével, kulturális műkincseivel, egy évszázad alatt felépített gyáraival, üzemeivel, mezőgazdaságával és nem utolsósorban vasútjával. Kinek szívébe ne gyűlne keserűség, ha látja a hömpölygő Duna felett az Erzsébet-híd szörnyű roncsát, amint a pesti hídfőnél épen maradt pilonjának lánckarjával vádlón mutat nyugat felé. Kinek szívében nem vált ki gyűlöletet és keserű indulatot, ha visszaemlékezik főműhelyeink, állomásaink üszkös romjaira, a barbár módon felszaggatott pályáinkra, közel tízezer vasúti és közúti hidunk felrobbantására, egy dolgos nép évszázadokon át hangyaszorgalommal gyüjtött vagyonának elprédálására, kiburcolására az országból.

És amikor megráz bennünket a visszaemlékezés fájdalma, amikor ökölbe szorítja kezünket az évszázadokig tartó német elnyomás keserve, Hitler „übermenscheinek" az emberi jogokat, szabadságot sárbatipró gyalázatossága, megújuló erőt érzünk izmainkban, szépséget új életünkben. Mert nemcsak a mult gyűlölete ad nekünk legyőzhetetlen erőt, hanem az is, amit az elmult tíz év alatt a szovjet nép segítségével, a magunk lelkesedésével és hősi munkájával megalkottunk. Ki tudja leméri: vajjon a mult gyötrelmeinek emlékezete, vagy az újjászületett ország hősi éposza, a még szebb és jobb jövőbe vetett törhetetlen hit acélozza meg inkább izmainkat, telít bennünket akaraterővel. A kettő együttvéve azonban felmérhetetlen lendületet, elszántságot jelent abban az eltökéltségünkben, hogy a mult rémeit feltámadni nem engedjük, s a jelen alkotásait szétrombolni nem hagyjuk!

Az a elszántság, a béke ügyének igaz szeretete, a háborút akarók útjába olyan bástyát képes állítani, amely keresztülhúzza minden erőlködésüket és egyben biztosítja békés munkánk folytatását, a szocializmus felépítését a mi szép hazánkban. Vajjon Szabó elvtársat, az Északi Járműjavító vonali osztályának dolgozóját nem-e ez a felismerés késztette ezekre a bátor szavakra: *„Elvtársak, nem hiszem, hogy volna valaki közöttünk, aki nem a méregtől eltelve, erélyesen tiltakozna a nyugatnémetek harci felszereléssel való ellátása miatt. Mi, a magunk bőrén ismertük meg őket. Nem kérünk belőlük, és mindent elkövetünk, hogy ezt megakadályozzuk. Kérem az osztály dolgozóit, hogy fogjunk össze. A mi kis területünkön jobb minőségű munkával, az osztály tervének, az ötéves tervnek túlteljesítésével, takarékossággal és a baleseti százalék csökkentésével bizonyítsuk be, hogy egységesen, szorosan láncba fonódva harcolunk a békéért!"* Hány ezer és ezer ilyen megnyilvánulás, a béke harcosainak spontán feltörő érzését tudnánk itt felsorakoztatni.

Vasutas dolgozóink a röpgyűlések ezrein egyemberként mély együttérzésüket fejezték a moszkvai értekezlet határozataival, tiltakozásukat juttatták kifejezésre az amerikai imperialisták és csatlósaik eszeveszett fegyverkezési hajszájával szemben, ugyanakkor a munkapadnál is bebizonyítják: *a magyar vasutasok válasza egyező a magyar nép válaszával.* Hegedüs András elvtárs ezt röviden és közérthetően így foglalta összse: *„A gazdaságilag erős Magyarország könnyebben tud szembeszállni az imperialista törekvésekkel, és ha szükség lesz rá, keményebb választ tud adni a hazánk ellen irányuló támadó kísérletekre. A jól végzett munka hazánkban ma nemcsak egyéni érdek, hanem közérdek is. Nemcsak saját magának és családjának használ, hanem a közjón is munkálkodik az, aki a tehetségéhez mérten a legjobb munkát végzi, bárhol is dolgozzék: gyárban vagy szántóföldön, hivatalban vagy iskolában. Ezért ma sokkalta inkább, mint bármikor eddig, szükség van arra, hogy népünk helytállása megmutatkozzék a jobb minőségű, kultúráltabb termelésben, a begyüjtés pontos teljesítésében, takarékosabb munkában, az állampolgári fegyelem megszilárdításában".* Ezzel minden becsületes, a hazáját szerető, a béke ügyét szívén viselő vasutas egyetért. A vasúti munka jó végzése valóban nemcsak egyéni érdek, hanem közérdek is. A közjón, népe, és sajátmaga felemelkedéséért küzd az, aki a tehetségéhez mérten legjobb munkát végzi bárhol is dolgozzék. Ha valaha szükség volt a vasutas dolgozók helytállására, a szállítási feladatok maradéktalan elvégzésére, az olcsóbb, gazdaságosabb szállításra, a széntakarékosságra, az anyag- és energiatakarékosságra, a minőségi munkára, a termelékenységi mutató emelésére, akkor ma sokkal inkább szükség van erre, amikor mindez a legszorosabban összefügg a gazdaságilag erős Magyarország további fejlődésével, a békéért való helytállással.

Ezekben az időkben, amikor a békeszerető emberiség figyelő tekintete Moszkvára és a vele baráti népek országaira tekint, amikor nem közömbös az, hogy erő és akarat, jóindulat és lendület egyazon célt: a béke ügyét szolgálják, nekünk vasutasoknak is minden alkalmat meg kell ragadnunk, hogy egymáshoz közelebb kerüljünk. Vizsgáljuk meg lelkiismeretünket, hogy megtettünk-e mindent ezért a gyönyörű célért. Nem ólálkodik-e a szakmai sovinizmus ördöge jószándékaink körül, nem gyöngít-e bennünket ilyesmi nagyszerű elhatározásaink idején. Kötelességünk, hogy pártunk és kormányunk köré még szorosabbra fűzzük a szeretet, a bizalom és a segítőkészség gyűrűjét. Ehhez az eddiginél is nagyobb felelősségérzettel kell végezni munkánkat. Ne felejtsük el, hogy a béke millió mozaikból tevődik össze és megvédéséért mindannyian felelősek vagyunk.

DOLGOZÓINK az őszi forgalom harcaiban

Közel 12.000 tonna többterhelés naponta

Budapest-Ferencváros állomás dolgozói dicséretes módon fokozzák munkájuk tempóját, hogy adósság nélkül térhessenek át a téli forgalomra. Az állomás dolgozói novemberben kocsitartózkodási tervüket 101, terhelési tervüket 103, kocsikihasználási tervüket 126, szállítási tervüket 101 százalékra teljesítették. Jó eredményeket értek el az országos célkitűzések teljesítésénél is. Túlsúlytovábbításban *a napi 8000 tonna előirányzattal szemben 11.670 tonna többterhelést indítottak útnak, ami 146 százalékos teljesítménynek felel meg.* Irányvonati tervüknél — napi 23 irányvonat közlekedtetésével — 115 százalékos eredményt értek el.

Lemaradtak azonban a menetrendszerinti vonatindításban, teljesítésük csak 88 százalékos. Lemaradásuk oka elsősorban *a sok géprevárás. A fűtőház dolgozói segítsenek a forgalmi dolgozóknak a lemaradás mielőbbi felszámolásában.*

Amin még javítaniok kell a dombóváriaknak

Dombóvár állomás dolgozói néhány szép eredményt értek el novemberben. Kocsitartózkodási tervüket 101, kocsikihasználási tervüket 110, szállítási tervüket 106 százalékra teljesítették. Dicséret illeti *Gócza Rezső* tolatásvezetőt és brigádját, a fajlagos kocsimozdítás 100, az átlagos terhelési terv 104, és a kocsitartózkodási terv 103 százalékos teljesítéséért.

Van azonban olyan tervtényező, amelyen még sokat kell javítaniok a dombóváriaknak: a menetrendszerinti vonatindítást csak 67 százalékra teljesítették.

Évi tervteljesítés 11 hónap alatt

(Tudósítónktól.) Az őszi forgalomban a mezőgazdasági termények szállítása szempontjából fokozott jelentőségű a kisvasúti fűtőházak javítórészlegeinek munkája. A békéscsabai *Alföldi Kisvasút* fűtőháza ennek tudatában végezte munkáját és a teljesítmény fokozásával sikerült elérniök, hogy november 30-án jóminőségű munkával befejezték évi tervüket.

Az évi terv befejezése után, vállalták egy darab részlegvizsgás és két darab hathavi vizsgálatos mozdony munkáinak elvégzését, a naponta felmerülő futójavítások mellett.

A terveljesítésben *Csontos* József művezető, *Valkusz* János csoportvezető, *Kaucsik* Sándor sztahanovista kazánkovács, *Egresi* Sándor ifjúmunkás, *Vincze* Zoltán és *Bokor* József mozdonylakatosok járnak az élen.

AHOL ALSZIK A VERSENY

Egyes szolgálati helyek vezetői még mindig nem fordítanak kellő gondot a dolgozók teljesítményeinek értékelésére, nem hajtják végre a szocialista munkaverseny továbbfejlesztésére vonatkozó minisztertanácsi és SZOT határozatot. Ilyenek elsősorban *Mezőhegyes* és *Vésztő* állomás vezetői, akik az év második felében *teljesen elhanyagolták a munkaversenyt, nem értékelték a dolgozók teljesítményeit.*

Tiszalök állomáson a verseny nyilvánossága körül van baj. A versenytáblán kéthónapos eredmények vannak kifüggesztve. *Tiszaecseg* állomás versenyvállalási lapjai is arról tanuskodnak, hogy az állomásvezető és a szakszervezeti funkcionáriusok nem foglalkoznak a munkaversennyel. A legsürgősebben fogjanak hozzá mulasztásaik pótlásához.

Nyersolajtüzelésű mozdonyok

A szénfogyasztás csökkentése érdekében a MÁV vezetői régóta foglalkoznak azzal, hogy hogyan használhatja fel a MÁV a nyersolajat a vasúti szerelvények továbbításához, hogyan lehet aránylag kis beruházással a nagyhatásfokú nyersolajat elégetni gőzmozdonyok kazánjaiban?

A vasút történetében nem új a nyersolajtüzelésre berendezett mozdonyokkal történő vontatás. A román vasutak mozdonyparkjának nagyobb része például vegyestüzelésű mozdonyokból áll, melyek egyaránt alkalmasak nyersolaj és szén eltüzelésére. A mi mozdonyaink széntüzelésűek. Összesen 24 olyan mozdonyunk volt, amely alkalmas nyersolaj, vagy pakura tüzelésére. Ez a 24 gép sem tisztán nyersolajjal vagy pakurával működik, hanem úgynevezett *„fűtőolaj póttüzeléses"* rendszer alapján. — a meglévő alapszén tűzrétegre porlasztott nyersolajat, vagy pakurát fujnak be gőz segítségével a tűztérbe.

A nyersolaj felhasználásával nagymennyiségű szén szabadul fel, ezért elhatározták, hogy a meglévő 24 pakura-tüzeléses mozdonyon kívül még száz gőzmozdonyt átalakítanak nyersolajtüzelésre. A járműjavítókban most folyik a száz mozdony átszerelése. Egyidejűleg a Dunántúlon tíz nyersolajtöltő állomást állítanak fel a vasúti csomópontokon.

A mozdonyok szerkocsijaiba egy öt köbméteres tartályt helyeznek, ebbe kerül a nyersolaj. A hideg nyersolajat azonban nem lehet befújatni a mozdonykazánba, mert az hirtelen lehülést, esetleg csőfolyást okozhat. Ezért egy spirálisan hajlított csövet helyeznek a tartályba és ebbe gőzt vezetnek. Ez a füstcső átmelegíti a tartályban lévő nyersolajat. A felmelegített nyersolaj folyékonyabb, könnyebben jut csővezetéken a kazánba. A tartályból a nyersolaj még egy előmelegítő berendezésen át érkezik a mozdony tüzelő ajtaja alatt elhelyezett porlasztóba. A porlasztó egy többfelé ágazó csőrendszer, amelybe gőzvezeték is csatlakozik. A porlasztott nyersolajat gőz segítségével permetezik a mozdony tűztérébe.

A nyersolajtüzeléses mozdonyok alkalmazásával előreláthatólag naponta 300 tonna szenet takarítunk meg a népgazdaságunk számára, könnyebbé válik a fűtők munkája is, akik néhány gőzcsap segítségével szabályozhatják, hogy mennyi nyersolaj jusson a kazánba.

Miért megy gyorsan a fékpróba Rákos állomáson

12 óra 05 perc. A 323.021-es mozdony most járt rá a 7653 számú vonatra. A következő pillanatban már a szerelvénynél vannak *Maróczki, Hugyecz* és *Tóth Mihály* kocsivizsgálók. 15 perc multva jelentik is: *„Fékpróba kész."*

Rákos állomáson átlagosan 15—20 perc a fékpróba ideje, mint erről *Maróczki* elvtárs naplója is tanuskodik.

— Nem volt ez mindig így az állomásunkon — mondja *Szécsényi* elvtárs, forgalmi szolgálattevő. — Még a nyáron is gyakran vártak az indulásra kész vonatok fékpróbára, mert amikor előkerültek a féklakatosok, akkor kezdődött a kocsik lebarcázása, kisorozása. Miért? Mert az érkező vonatokat vizsgáló lakatosok nem egyszer felületesen végezték munkájukat. Így gondolkoztak, hogy indulásnál úgyis átnézik mégegyszer a vonatot. Azóta szívós, következetes nevelő és oktató munkával, a *Scseblikin módszer* alkalmazásával változtattunk ezen, de a kisorozásnélküli kocsijavításnál jobb eredményt is elérhetnénk jobb műszaki felszereléssel. Például a kocsivizsgálók 25 tonnás rakott kocsikat is rossz állapotban lévő kézi emelővel emelnek.

A forgalom a vonat kitétele után azonnal értesíti a kísérőszemélyzetet és a lakatosokat, hogy minél gyorsabban megtörténhessen a tömlők összerakása és a vezetékek feltöltése. Eredmény az is, hogy az érkező vonatokat vizsgáló lakatosokat már nem kell külön kérni, hogy segítsenek a fékpróbánál akkor, amikor több induló szerelvény van az állomáson.

Tóth Mihály elvtárs, kocsivizsgáló hozzáteszi:

— Nálunk, ahol nincsenek külön tömlőösszerakók, a vonatkísérőknek még nagyobb gondot kellene fordítaniok a tömlő pontos, jó összeillesztésére. Sajnos, még sokszor akadályozza a gyors fékpróbát a rosszul összerakott tömlő, gyakran találunk még eldobált tömlőgyűrűket a vágányok között. Mint a vasuti munkánál mindenütt, a gyors, az üzembiztonságot elősegítő fékpróbánál is a legfontosabb az együttműködés, az egybehangolt munka. Tudjuk, hogy a téli forgalomban a mi feladataink is megnőnek, éppen ezért rosszul esett, hogy a téli forgalmi értekezleteken csak alig foglalkoztak a kocsivizsgáló lakatosok és a féklakatosok munkájával. A bírálatot is szívesen fogadtuk volna, mert az is elősegítené a munkánkat. Mi a téli forgalomban is teljes értékű, jó munkát akarunk végezni, de az a kérésünk, hogy a felső vezetés is többet foglalkozzon velünk.

Készülnek a vizsgadarabok



Most zallanak az ipari tanulók negyedévi vizsgái. Képünkön az Északi Járműjavító tanműhelyében az ipari tanulók vizsgadarabjaikat készítik.

(Kovács Géza felv.)

A vasutas pártszervezetek harcban a téli forgalom sikeréért

Az idei ősz, a megnövekedett darabáru- és személyforgalom lebonyolítása komoly erőpróba elé állította a vasutas dolgozókat. A munkát nehezítő műszaki hiányosságok, a gyenge minőségű szén ellenére a vasutasok becsülettel helytálltak az eddigiek során. 1954 november hónapban a megnövekedett szállítási igény kielégítésére 10.788 vasúti kocsival adtunk többet, mint az elmult év azonos hónapjában, és 730 tonnára emeltük a vonatok átlagos terhelését. De az eredmények ellenére egyes árucikkeknél — különösen a kavicsszállítmányoknál, melyek nagyjelentőségűek a téli építkezéseknél — mutatkoznak szállítási lemaradások. Ez, valamint a gyárak, üzemek várható évvégi termelési emelkedése arra figyelmeztet bennünket, hogy az őszi forgalom sikeres befejezésével sem lesz idő a pihenésre.

Az új feladatok során elsősorban a vasutas pártszervezetekre számítunk, amelyek eddig is lelkesítették a csüggedőket, mozgósították dolgozóinkat, melyek eredményeként zömében elszállítottuk a mezőgazdasági termékeket, építőanyagokat és iparcikkeket.

Pártszervezeteink zöme az őszi forgalom befejezésére mozgósítva, eredményesen készül a téli feladatok megoldására. Közel egy hónapja már, hogy a pártirodákon szinte egymásnak adják a kilincset a kommunisták és pártonkívüliek, hogy megbeszéljék a pártvezetőséggel a téli forgalom helyi feladatait. Igy született meg a tapolcai fűtőházban az kezdeményezés, hogy a tapasztalt mozdonyvezetők szabadnapjukon elkisérik az elsőtelieseket, gyakorlatban adják át tapaszatalataikat. Hasonló példákkal számos pártszervezetünknél találkozhatunk, de van még pártszervezet, ahol nem ez történik. Sátoraljaújhely állomáson és fűtőházban a pártszervezet a téli felkészülést elintézettnek tekintette azzal, hogy tartottak egy értekezletet. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy az értekezlet egymagában nem oldja meg a felkészülés feladatait. Sátoraljaújhely állomásról november 15-én a 419-es számú vonat fűtetlenül indult el. *Láng Gizella* forgalmi szolgálattevő a mozdonylapon mégis előfűtést igazolt. Az ehhez hasonló hanyagságok arra figyelmeztetnek, hogy nem elég feltárni a hibákat, a pártszervezeteknek következetesen kell harcolniok a hibák kijavitásáért, mindennapi munkájukat kell hogy képezze a vasúti munka segítése.

A tél, az új szakasz politikája fokozottabban figyelmeztet arra, hogy pártszervezeteink törődjenek az «apró-munkával», a vasutasok ügyes-bajos dolgaival, nyerjék meg a vasutas dolgozók eszét és szivét, a sok fáradságot követelő téli feladatok lebonyolításához, mely nem egyszerűen a szállítások elvégzését jelenti, hanem hozzájárulás a nép jólétének állandó emeléséhez is. Ezt csak egy módon valósíthatja meg a pártszervezet, ha biztosítja, hogy magasan lobogjon a kommunista példamutatás, ha a kommunisták járnak élen a termelésben, a nehézségek leküzdésében. A legjobb agitáció az olyan kommunista példa, mint amilyent a Hámán Kató fűtőházban *Dudás János, H. Tóth István* és fűtőik mutatnak, akik kiválóan karbantartott 424.050 számú mozdonyukkal 27 nap alatt 5082 kilométert tettek meg.

Miért mutatnak példát a Hámán Kató fűtőház kommunistái? Mert itt a pártbizottság nemcsak megvitatta a téli felkészülés feladatait, hanem mindennap ellenőrzi és segíti azok végrehajtását. Javaslatukra gyorsult meg a szénszerelés, amellyel csaknem teljesen felszámolták a gépácsorgásokat. Öntevékenyen oldották meg a fiókműhely fűtését is, használt füstcsövekből készített fűtőtestek segítségével. Az ilyen példák növelik a pártonkívüliek párt iránti bizalmát, de csökkenti az olyan eset, mint amilyen Szerencs fűtőházban történt, ahol a mozdonyszin ablakainak megjavítása azért késik, mert a pályafenntartásnak nincs üvegvágója. Létezhet az, hogy egy üvegvágó miatt fagyoskodni kelljen az embereknek? Csak ott, ahol nem értik meg, hogy a téli forgalom sikere az embereken múlik.

Világosan kell látni pártszervezeteinknek, hogy a téli felkészülés nem mindig valami nagy és óriási problémák megoldását jelenti. Sőt, legtöbbször nem. A téli felkészülés apró munkáinak elvégzése az, amely összesítve a jó felkészülést jelenti. Mégis van olyan pártszervezet, ahol a kommunisták és nevelők csak általában beszélnek a téli feladatokról, technikai előkészületekről. A jó munka titka a megfontolt szó és a mindennapi tett egysége a dolgozók érdekében, a helyi nehézségek lekiizdésében.

A tél már itt van. Leesett az első hó, az időjárás napról napra hidegebbre fordul. Nincs idő késlekedésre. Ma már tulajdonképpen nem is téli felkészülésről, hanem téli feladatokról kell beszélnünk, hisz nem a naptár, hanem az időjárás jelzi a telet. Álljanak a pártszervezetek élére a feltárt hibák kijavításának, vezessék a dolgozókat a téli forgalom sikeres lebonyolítására, mert az előre viszi a népjólét emelését.

Ferkó István
a vasútpolitikai főosztály munkatársa

A vasutas fiatalok életéből

— AZ IGAZGATÓSÁGOK között folyó fémgyüjtési versenyben a pécsi igazgatóság DISZ-szervezetei vezetnek, második a budapesti igazgatóság, harmadik a szombathelyi igazgatóság.

*

— ASZTALITENISZ egyéni- és csapatbajnokságot rendez az Északi Járműjavító DISZ-bizottsága az alapszervezetek között.

*

— A DISZ KÖZPONTI VEZETŐSÉG vándorzászlajáért folyó versenyben a Budapesti Vasanyagjavító DISZ-szervezete jár az élen. Második a debreceni fűtőház, harmadik a Szombathelyi Járműjavító, negyedik az Északi Járműjavító, ötödik a diósgyőri fűtőház DISZ-szervezete.

*

— BUDAPESTRE UTAZNAK a Szolnoki Járműjavító fiataljai. Múzeumlátogatásokat és a hazánkban tartózkodó Aeros német cirkusz műsorának megtekintését vették tervbe.

*

— JÓLSIKERÜLT KULTÚRMŰSORRAL szerepeltek a pécsi fűtőház fiatalfai a harkányfürdői termelőszövetkezetben.

Nemzetközi HIREK

SZOVJETUNIÓ

Archipov, Lucskov és Pletnyev elvtársak válasza

A közelmultban Temesvári Henrik és Aszódi József, Budapest-Józsefváros állomás dolgozói és Pécs állomás munkaközössége levelet kapott Archipov, Lucskov és Pletnyev elvtársaktól. Az élenjáró szovjet vasutasok ebben a levélben válaszoltak a magyar vasutasok kérdéseire és tüzetesen leirták munkamódszereiket.

Az élenjáró szovjet vasutasok levelük végén kérik barátaikat, hogy adják át testvéri üdvözletüket Magyarország valamennyi vasutas dolgozójának.

Újfajta távíró és képtávíró-berendezés kisérletei a szorjet vasutakon

Moszkvából jelentik:

A moszkva—rjazani vonalon újfajta távíró és képtávíró berendezéssel folytatnak kisérletet. Az újrendszerü készülék lehetővé teszi fotókópiák továbbitását különleges papiron, anélkül, hogy a képet előhivni és fixirozni kellene. A képtávirónak különleges jelentősége van a számadások másolatának gyors továbbitásában.

ALBÁNIA

Magyar vasutas dolgozók üdvözlete



Amint az albán hirszolgálati iroda jelenti, Albánia felszabadulásának 10. évfordulójára a magyar vasutasok meleg szerencsekívánataikat tolmácsolták a testvér albán vasutasoknak. Megemlékeznek a debreceni fűtőház dolgozóinak bensőséges leveléről és a Vasutas Dolgozók Szakszervezete elnöksége által küldött üdvözlő táviratról.

Az albán vasutasok örömmel vették az üdvözleteket és sok sikert és szerencsét kívántak viszonzásul a magyar vasutasoknak.

BRAZILIA

A leopoldinai vasutasok győzelme



A közelmultban 14.000 vasutas sztrájkolt Leopoldinában. Amint a délamerikai jelentésekből kitűnik, már hónapok óta követelik a szolgálati évek után járó illetmények kifizetését. A vasúttársaság két év óta hitegeti őket. A leopoldinai vasutasok már augusztusban 24 órás sztrájkot rendeztek tiltakozásul, majd szeptemberben ismét sztrájkba léptek. A katonaság és a rendőrség ekkor megszállta a vasutat, a szakszervezet vezetőit őrizet alá helyezték, míg a szakszervezet irányitását egy miniszteri tisztviselőre bízták.

A sztrájk oly határozottsággal és szoros egységben folyt le, hogy a kormány öt napi sztrájk után végül is tárgyalásokba kezdett és most elrendelte az illetmények rendezését, s visszamenőleges kifizetését. A nyomás akkora volt, hogy a kormány kénytelen volt a szakszervezet bebörtönzött vezetőit is szabadon bocsátani.

Csehszlovák-magyar komplexbrigád értekezlet

December 3-án Lénártfalván tartották a pelsőc—miskolci csomópont, Lénártfalva—Bánréve állomások között folyó szocialista verseny értékelését. A bensőséges ünnepséget, a kedves ismerősök szívélyes üdvözletét rövidesen felváltotta az értekezlet igazi célja: *megállapitani, hogy a nemes versengésben a harmadik negyedév során melyik szolgálati hely dolgozói nyerték el a vörös vándorzászlót.* Az értekezletet *Hovanyec* elvtárs, a kassai igazgatóság kiküldötte nyitotta meg. Megemlékezett a moszkvai konferencia jelentőségéről és arról a figyelemről, amelyet ezzel kapcsolatban a csehszlovák vasutasok is tanusítanak. *Vrenyica* elvtárs a békeharc jelentőségét ismertetve hangsúlyozta, hogy az 1953-ban megindult verseny megerősíti a két nép szövetségét, olyan kötelék ez a két nemzet között, amelyről a multban álmodni sem lehetett.

A magyar vasutas küldöttség nevében *Kisvárdai* János elvtárs mondott köszönetet a szívélyes fogadtatásért és tolmácsolta a felszabadulásukat ünneplő miskolci vasutasok üdvözletét a csehszlovák vasutasoknak.

Az értékelés eredményeként a harmadik negyedévben a verseny győztesei a pelsőci, illetve a lénártfalvai csehszlovák vasutas dolgozók lettek. Különösen a betegszázalék leszorításában, a szervezett dolgozók létszámának emelésében az igazolatlan mulasztások csökkentésében mutattak jó példát, ami követésre méltó a magyar vasutasok előtt is. *Bánlaki* István, Miskolc állomásfőnöke, *Lengyel* Gyula Miskolc fűtőházfőnöke, és *Havasi* András Bánréve állomásfőnöke a vándorzászlók átadása alkalmával hangsúlyozták, hogy bár fájó szívvel válnak meg a szolgálati helyük ducsoségát jelző zászlótól, de büszkék arra, hogy a nemes versenykedésnek legnagyobb hasznát a szocializmust építő béketábor látja.

Egyben megfogadták, hogy a következő negyedévben úgy dolgoznak, hogy még jobb eredményekkel ismét visszakerüljön hozzájuk a győztesnek kijáró vándorzászló. Az értékelést követő megbeszélésen megállapodtak abban, hogy valamennyi szolgálati hely a jövőben még nagyobb eredményekre törekszik és *Ruttkovszki* elvtárs, Miskolc fűtőház ÜB elnökének javaslatára olyan értékelési pontokkal egészítették ki a szerződést, amely a jóval nagyobb létszámú miskolci csomópont dolgozói részére sem jelent hátrányt.

Lepis elvtárs, a csehszlovák központi szakszervezet kiküldöttének beszéde, valamint *Kisvárdai* elvtárs zárószavai után a bráti légkörben lefolyt értekezlet az Internacionálé eléneklésével ért véget.

A baráti vacsora elfogyasztása után eltünt minden nyelvi nehézség, táncraperdültek a párok és hosszas marasztalás után a magyar határ felé száguldó vonatról még sokáig hallottuk a felénk áradó szeretet megnyilvánulásának hangjait.

Nagyjelentőségű újítás a szénpor eltüzelésére

Érdekes napló fekszik előttünk a *Hámán Kató fűtőház* műszaki irodájának egyik asztalán. A napló kezdési napja: 1954 október 14. Ezen a napon helyezték üzembe a fűtőházban a szénkeverőberendezést, s *Rőmer Alfréd* műszaki tanácsos, a kísérletek vezetője azóta mindennap lelkiismeretes pontossággal feljegyezte a kísérletek menetét. Ma már a napló jobbára csak az eredményeket, a termelt szénkeverék mennyiségét rögzíti, jeléül annak, hogy a kísérletek sikerrel jártak, az újfajta keverési mód várakozáson felül bevált.

De nézzük, miről is van szó. Jelenlegi szénhelyzetünknél nem elegendő, hogy a nehezebben égő szeneket könnyebben égethetővé tegyük, ami a pakurás keverék célja volt. Ma az a cél, hogy minél kevesebb szenet használjunk, illetve megfelelő keveréssel az eddig felhasználatlan szénport is eltüzelhetővé tegyük. Erre a célra a legmegfelelőbb keverőanyag a nyersolaj.

Az eljárás lényege, hogy a porszenet szállítószalaggal egy keverődobba vezetik, ahol az porlasztott olajfelhőn halad keresztül. A porszén az olajat magába szívja. Az olajjal átitatott porszénnek igen sok előnyét lehetne felsorolni, de ezúttal csak a leglényegesebbeket nézzük. Téli forgalomról lévén szó, említsük először azt, hogy az olajos keverék dermedési foka mínusz 13, szemben a pakurás keverékkel, amely már 0 fok körüli hőmérsékletnél dermed. A nyersolajos keverék könnyen kezelhető, terithető, vékony tűzzel lehet utaznl, az egyébként rövidlángú szénféleségek is hosszú lánggal égnek, jobb a hőátadás, jó parazsat ad, salaktartalma mintegy 15 százalékkal csökken.

Különösen fontos a széntakarékosság szempontjából, hogy a nagylengyeli nyersolaj fűtőértéke 9600 kalória, az átlagos szénféleségek kalóriatartalmának több mint kétszerese. A kísérletek során olajos keverékkel utazott a 132-es számú, 34 tengelyes személyvonat mozdonya. A 328.655-ös gép Szobig mindössze egy és negyed csille keveréket használt fel. Pernyéje alig volt, az egyébként összesülésre hajlamos szénpor salakja ezúttal nem sült össze. A napló több, hasonló sikerű kísérleti utazást említ. A Hámán Kató fűtőház szénkeverője mind nagyobb kapacitással dolgozik, az elsőnapi két csille keverék helyett ma már 140—170 csillét termel. A mozdonyvezetők, fűtők hamar megkedvelték az új keveréket, úgyhogy a szénkeverő dolgozói elhatározták, tovább emelik a teljesítményt, még az év végéig naponta 200 csille keveréket akarnak előállítani. A vasúti főosztály 7/a. osztályának tervei szerint folyamatosan még öt fűtőházban szerelnek fel hasonló keverőberendezést. A szénkeverő dolgozói azonban nemcsak a széntakarékosságot kívánják szem előtt tartani, hanem a keverék előállítási költségét is szeretnék csökkenteni. A termelés emeléséhez és az önköltség csökkentéséhez igen jelentős mértékben hozzájárulna, ha az anyagmozgatáshoz hosszabb szállítószalagot kapnának.

KÉP A SZOVJETUNIÓBÓL



Moszkvában megkezdődött a nagy fenyőfavásár.
(Foto A. Aganova.)

Osztrák vasutas küldöttség hazánkban

A napokban öttagú osztrák vasutas küldöttség látogatott hazánkba a Vasutas Dolgozók Szakszervezete meghívására. *Hermann Lichtenegger, Ferdinand Beran, Willi Holzinger, Leo Makovec* és *Willi Fellner* megnézték a főváros nevezetességeit és egy sor vasutas létesítményt. Ellátogattak a Lokomotiv sporttelepre, utaztak az Uttörő Vasuton, megtekintették a Hámán Kató fűtőházat, a ferencvárosi keleti gurítót, az Északi Járműjavítót, a Benczur utcai napközit és bölcsődét és számos más intézményt.

Az osztrák elvtársak nagy elismeréssel nyilatkoztak a magyar vasút fejlődéséről, vasutasaink szociális körülményeinek javulásáról. *Hermann Lichtenegger* elmondotta, hogy Ausztriában nem növekednek a szociális létesítmények, nehéz a munkások életkörülménye. Csorbítják a vasutasok elért jogait, gyakori, hogy megvonják az öreg vasutasok nyugdíját.

Elmondották, hogy az osztrák nép, az osztrák vasutasok a béke hívei, harcolnak a német militarizmus feltámasztása, az új Anschluss ellen. De harcuk nehéz. A Szociáldemokrata Párt megtéveszti a tömegeket, békéről beszél, de a valóságban elősegíti, támogatja Nyugat-Németország felfegyverzését.

A mi eredményeink erőt adnak az ő harcukhoz is. Látogatásaik során az osztrák vasutasok tapasztaltak nehézségeket is, látták hibáinkat, de meggyőződésük — mondották — hogy a népi demokratikus rendszer felszámolja a hibákat és Magyarország a béke, a jólét országa lesz.



Osztrák vendégeink egy csoportja az úttörővasutasokkal beszélget.
(Kovács Géza felv.)

Segítsük a mezőgazdaságot!

A Vasutas Dolgozók Szakszervezetének Elnöksége legutóbbi ülésén foglalkozott a mezőgazdaság patronálásával kapcsolatos feladatokkal, s elhatározta, hogy a mezőgazdaság eredményesebb megsegítése érdekében az alábbi felhívással fordul a vasutas dolgozók, vezetők és üzemi bizottságok felé:

Pártunk III. kongresszusa elismerte és eredményesnek nyilvánította azt a hatalmas segítségnyujtást, amelyet üzemeink, a vezetők és munkások ez év során a mezőgazdaságnak nyujtottak. Ebből a munkából becsülettel kivették részüket a vasutas dolgozók is. A vasutas dolgozók jól tudják, hogy a mezőgazdaság megsegítésével saját életszínvonaluk emeléséhez is hozzájárulnak, mert a gépállomásokon, termelőszövetkezetekben időben és jól elvégzett munka több búzát, cukrot, zsírt és egyéb élelmiszert jelent egész dolgozó népünknek.

1955. évben a mezőgazdaság fejlesztéséről szóló határozat végrehajtása fokozottabb feladatokat ró termelőszövetkezeteinkre, gépállomásainkra. Mint ismeretes, jelentősen növelni kell az egész országban a gabona vetésterületét és a termeshozamokat. Ennek egyik elengedhetetlen feltétele, hogy a vasút a mezőgazdaságnak szánt árut, valamint a mezőgazdasági termékeket mindenkor időben és veszteség nélkül elszállítsa. A mezőgazdaság fejlesztése tehát egyaránt harcba hív minden becsületes vasutas dolgozót. Az eddigieknél nagyobb gondot kell fordítani a mezőgazdasággal kapcsolatos komplexbrigádok munkájára. Fokozottabb tevékenységet kell kifejtenünk a mezőgazdaság patronálása terén is.

Felhívjuk patronáló üzemeink dolgozóit, vezetőit, üzemi bizottságait, hogy egyéves tapasztalataik birtokában nyujtsanak az eddiginél mélyrehatóbb segítséget gépállomásainknak és termelőszövetkezeteinknek, hogy megnövekedett feladataik elvégzése mellett jelentős előrehaladást érjenek el gazdasági, politikai és kulturális téren egyaránt. Üzemi bizottságaink legyenek szervezői a patronáló munkának. A párt- és DISZ-szervezetek segítségét kérve, politikai nevelőmunkával, a patronázsbrigádokba való mozgósítással segítsék elő, hogy a patronáló munka újabb lendületet kapjon, állandóvá és rendszeressé váljon. Tapasztalataikat átadva nyujtsanak az eddiginél nagyobb segítséget a gépállomások és termelőszövetkezetek mozgalmi munkájának, kulturális és sportéletének fellendítéséhez.

A jövő évi terméshozamok növelésének egyik legfontosabb feltétele a gondos téli gépjavítás. Ennek érdekében a patronálás főleg a műszaki szervező és irányító munka megjavítására, a helyes javítási technológia kialakítására, az adminisztráció és számvitel megjavítására irányuljon.

Patronáló üzemeink műszaki dolgozói, mérnökei, művezetői és könyvelői igyekezzenek a helyszínen segíteni a gépállomások műszaki és adminisztratív dolgozóit a gazdaságos gépjavítások megszervezésében, a minőség megjavításában, a munkafegyelem megszilárdításában. Nem az a cél, hogy a gépállomások dolgozói helyett végezzék el a munkát, azonban ha a szükség úgy kívánja, a patronálóbrigádok tényleges munkával is nyujtsanak segítséget a javításokhoz. Az ilyenirányú segítségnyujtásnál azonban ne az legyen a cél, hogy a javítandó gépet saját üzemükbe szállítva, avagy a gépállomáson elkülönítve brigádban végezzék el a munkát, hanem az, hogy a gépek kijavítását a helyszínen úgy szervezzék meg, hogy a patronáló brigádok jólképzett szakmunkásainak fejlett munkamódszereit, a munka egyes fogásait a gépállomások dolgozói elsajátíthassák.

Rendkívül komoly feladataink vannak a termelőszövetkezetek patronálása terén is. A gyenge termelőszövetkezeteket az átlagos színvonalra kell emelni. Ennek érdekében a patronálást úgy kell végezni, hogy ezek a termelőszövetkezetek konkrét gazdasági segítséget is kapjanak az üzemektől. Segíteni kell a termelőszövetkezeteket a gazdasági épületek, berendezések és felszerelések kijavításában, üzemképes állapotban tartásában stb. Emellett továbbra is legfontosabb feladat a vezetés, a szervezés, a munkafegyelem és a politikai munka megszilárdítása.

A vasutas dolgozók eddig is számtalan tanujelét adták, hogy egyemberként támogatják pártunk és kormányunk célkitűzéseit a mezőgazdaság fejlesztésével kapcsolatban. A patronált gépállomások és termelőszövetkezetek eredményei elismerő levelei tanuskodnak erről. Patronáló üzemeink dolgozói, vezetői és üzemi bizottságai kövessenek el mindent, hogy az eddigieknél mélyrehatóbb és eredményesebb munkájukkal továbbra is hozzájáruljanak a mezőgazdaság gyors fejlesztéséhez, a munkás-paraszt szövetség megerősítéséhez!

Vasutas Dolgozók Szakszervezete Elnöksége.

Dolgozóink röpgyűléseken tiltakoztak Nyugat-Németország felfegyverzése ellen és tettek hitet a moszkvai határozat mellett

A vasutas dolgozók szerte az országban röpgyűléseken foglaltak állást az európai kollektív biztonság megteremtése, a moszkvai határozatok mellett és pártkülönbség nélkül, szinte egyemberként tiltakoztak Nyugat-Németország felfegyverzése ellen. A felszólalásokból kicsendült: minden erejükkel azon lesznek, hogy megakadályozzák Európa tűzfészke, népünk ősi ellensége, a német militarizmus feltámasztását. A magyar vasutasok felháborodottan tiltakoznak az ellen, hogy a Wehrmachtot, az európai népek, az európai kultúra pusztítóját újra talpraállítsák. A felháborodás hangja megmutatta, hogy egyetlen becsületesen gondolkodó vasutas sincs, aki közönyösen menne el amellett, hogy félmillió nyugatnémet férfit újra katonaruhába akarnak bujtatni.

A Nyugati-pályaudvari m *Bartus István* jegyvizsgáló ezeket mondotta:

— *Évek óta járom az országot. Ismertem a borzalmas sebeket, amelyeket a német militarizmus csizmája taposott az európaszerte híres magyar vasúton. Magam is részt vettem az újjáépítés munkájában. Látom, hiszen a vonatablak sok mindent elárul, menynyi gyár, mennyi új, szocialista alkotás jött létre tíz esztendő alatt. A székesfehérvári vonal nagyarányú pályaépítése az új fehérvári állomás, a nyíregyházi állomás, a záhonyi és nyíregyházi új vasutas laktanya, és egész sor új létesítmény, mindmind arra késztet, hogy ne hagyjuk országunkat mégegyszer odáig süllyedni, ahová Hitlerék nyomták. És ez a felismerés elég ahhoz, hogy a magunk módján akadályokat gördítsünk egy újabb őrület, a nyugatnémetek felfegyverzése elé.*

A Keleti-pályaudvar dolgozói még élénken emlékeznek a szinte rombadöntött felvételi épületre, a felszaggatott pályaudvarra. *Jámbor* István raktárnok, *Nagy* Ferenc és *Béres* István kereskedelmi dolgozók egyszerű, keresetlen szavakkal tiltakoznak a felfegyverzés ellen. Békét akarunk — hangoztatják és egymás után mondják el mindazt, amiért távol akarják tartani a hazától, a szocializmus országaitól a háború rémét. A vattázott mellegruhától kezdve az új személypénztárakig, az új kultúrteremtől a pénztárkezelők fürdőjéig mindent hálás szavakkal köszönnek meg...

És amikor sok-sok ajakról egyfelől a tiltakozás, másfelől a hála meleg szavai röppennek szét a teremben, elmondják azt is, hogyan akarnak az új háború veszélye ellen küzdeni. Egymásután születnek a felajánlások a késések csökkentésére, az árukár megszüntetésére, olyan cselekedetekre, amelyek takarékossággal erősítik a hazát. Nem puszta szavak ezek. Alig néhány nap telt el azóta, hogy a felháborodás hangja felváltotta a megdöbbenés csendességét, de már emelkedik a raktári munkások teljesítménye, az árumozdítás eléri a 140 százalékot és néhány nap leforgása alatt már 12 000 forint önköltségcsökkentéssel büszkélkedhetnek.

Hosszan sorolhatnánk a vasutas dolgozók megnyilatkozását, állásfoglalását. Dolgozóink harcba indulnak életünk megvédéséért jövőnk akadálytalan építéséért, a békéért.

„ÖTSZÁZASOK" KÖZÖTT

A szolnoki fűtőház 19 mozdonyán díszeleg az *„500"*-as felirat. A mozdonyok személyzete szívvel-lélekkel hive a mozgalomnak, megtenne mindent a jobb teljesítményért. Elbeszélgettünk *Kövesdi János, Házi Imre, Kiss Gyula* mozdonyvezetőkkel. Szinte egymás szavába vágva magyarázták: *elvtárs, mi csökkenteni akarjuk az önköltséget, tudjuk, ez a mi jobb életünk alapja.* Ezért is veszünk részt az „500"-as mozgalomban.

— Átlag 200 kilométert teszek meg naponta. Vállaltam, hogy 424.023-as mozdonyommal mosástói-mosásig megteszek 36.000 kilométert. Jelenleg 26.000 kilométernél tartok, teljesíteni fogom felajánlásomat. — Egy kis szünetet tart *Kövesdi* elvtárs és aztán szomorúan hozzáteszi: — ha hagyják! Mert ez nem mindig sikerült. December 2-án a 659-es vonattal 4 óra 04 perckor értem Pestre. Azt mondták, hogy a 690-sel megyek vissza. Negyvenöt perc alatt előkészítettük a gépet, és átmentünk a Keleti rendezőre. A vonat nem volt kész — elvégeztük a tolatást, a fékpróbát és hat órakor már útrakészen álltunk. Akadályt nem láttam, mégis 10 óra 40 perckor indítottak el.

Házi Imre hasonló fordulóra indult december 4-én két órakor és december 6-án tizenöt órakor tér vissza. Jegyezzük fel e 60 órás út legjelentősebb ácsorgásait. Rákosról 8 óra 10 perckor elindultak és 11 óra 45 perckor értek Ferencvárosba! Emiatt másik gép vitte el vonatukat. Visszafelé a Keleti rendezőből csak délután kaptak vonatot. Cegléden 0.10 perctől 8 óra 36 percig tartóztatták fel őket.

A fűtőházfőnök és a mozdonyvezetők együttesen állítják, hogy ezek nem kirívó esetek. Naponta fordulnak elő hasonlóak. Az ácsorgások kedvét szegik az embereknek, megölik az *„500"*-as mozgalmat. A fűtőház mozdonyainak egy-egy fordulója átlag 20—30—36 óra. A mozdonyszemélyzet fáradt, nincsenek kipihenve, családjuk körében alig vannak.

Októberben még 22 mozdonyuk vett részt az „500"-as mozgalomban, de novemberben már csak 19. Napi teljesítményük átlag 165 kilométer, bár 175-öt vállaltak. A mozgalom nem fejlődik, egyhelyben topog, vagy vissza-visszaesik. Még mindig gyakori a gépmenet és ez rontja a mozdonykihasználást. Csak egy példát a mozdonykihasználásról: tavaly a nagyobb forgalmat nyolccal kevesebb géppel bonyolították le és jóformán sosem volt géprevárás, ellentétben a mai helyzettel. Átlagos kiterhelésük novemberben az előírt 726 tonna helyett 713 tonna volt. És még egy példát: a fűtőház mozdonyai október hónapban több mint 9000 órát ácsorogtak a vonalon (fűtőházi ácsorgás 130 óra.) Emiatt többtízezer forintra emelkedett a túlórákért kifizetett összeg. Nem kétséges — ezt az elvtársak is megállapítják — van náluk is hiba, sokszor ők sem tesznek meg mindent. De a külső körülmények is fékezik munkakedvüket.

Az *„500"*-as mozgalomnak a hibák ellenére is vannak kisebb nagyobb eredményei. És ami legfontosabb, vannak lelkes, áldozatkész mozdonyvezetők és fűtők, akik erejüket megfeszítve küzdenek a nehézségek ellen.

Egy termelési értekezlet tanulságai

A Keleti fűtőház villamos- és motorszínének .. oktatótermében termelési értekezletre jöttek összse a dolgozók. Látszott az arcokon, hogy készültek e napra, megrakták tarsolyukat mondanivalóval.

Országszerte tudják, hogy a Keleti fűtőház derék dolgozói már november 27-től megtakarított szénnel továbbítják vonataikat, hogy kilométertervüket december 13-ra szándékoznak befejezni és most került nyilvánosságra, hogy a villamosmozdonyok kilométertervét december 5-re becsülettel teljesitették. Érthető tehát a kiváncsiság: *mit ad a további munkához ez az értekezlet.*

Endrédi László kissé túl hosszúra szabta a nemzetközi helyzet ismertetését. Ehhez képest mondanivalója kevés volt a munkáról, amit beszéde végén azzal indokolt, hogy nyilván ami hiányzik belőle, elmondják a dolgozók. Ami legérdekesebb *Endrédi* elvtárs beszámolójában: *az önbirálat őszinte hangja.* Szinte követeli az együttműködést a szakszolgálati ágakkal, hisz csak az együttes jó munka szülhet jó eredményeket. A gazdaságos szállítás a másik veszszőparipája és kit nem gondolkoztat el, mikor arra figyelmeztet, hogy amikor a villamosvontatás egyszázalékos árammegtakarítást ér el, voltaképpen 14 százalékos szénmegtakarítással seg.ti népgazdaságunkat.

A beszámoló kendőzetlenül tárta fel az együttműködés hiányosságait a forgalommal. Az elmult termelési értekezlet javaslatainak teljesítéséről és nemteljesítéséről is tájékoztatta az elvtársakat.

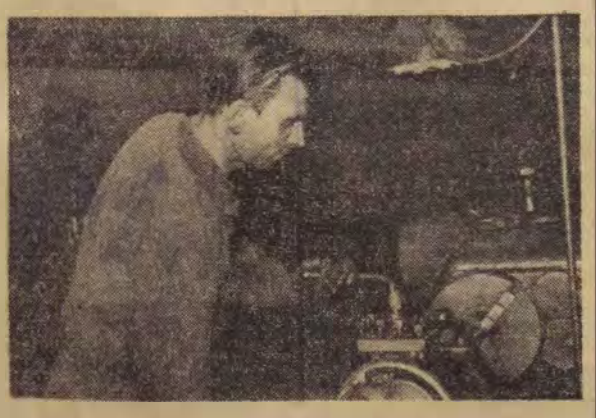
Sajnálatos, hogy a hozzászólások során közel másfél órán keresztül olyan problémákról beszéltek a dolgozók, amelyek fontosságát vitatni nem lehet, de amelyet imamalom módjára sokan végigpergettek: a vízvételező hidrancsok ügyéről. *Gyimesi* elvtárs kifogásolta, hogy Ferencvárosban 4—5 órát ácsorognak a gépek. *Pintér* elvtárs javasolta, hogy ugyanitt az irányvonatok részére tartsanak fenn szabadvágányt, hogy az 5—6 órás ácsorgást elkerülhessék. *Sándor* elvtárs több javaslatot terjesztett elő. Kérte az utasítás módosítását. Szerinte ne szóbeli érvelésssel utasítsák a bejárati jelzőnél megfogott vonatok személyzetét, hanem minden esetben írásban, mert baleseti veszélyt rejt a szóbeli értesítés. Kérte, hogy az illetékes szervek ellenőrizzék a menetlevelek szigorú vizsgálatát és tegyék a forgalmi szolgálattevőket anyagilag érdekeltté a vonatok menetrendszerinti közlekedésében.

Sok felszólalás hangzott el még ezután. Többségében a hibák eredőjét a forgalmi szakszolgálat dolgozóiban látták és igen kevés szó hangzott el a vontatás hibáiról. *Szegedi Sándor* elvtárs, a budapesti III. osztály főnöke mutatott példát, hogyan kell az együttműködés kérdéseiről szakmai elfogultság nélkül beszélni. *Kiss* elvtárs, az Északi Járműjavító ÜV villamosmozdony-osztályának mérnöke a mozdonyvezetők kérésére megígérte, hogy olajkapcsoló-tartalékot küld az üzembe.

Csapó elvtárs, a vasúti főosztály 7/a osztályának vezetője a felszólalásokra adott válaszában helyesen, keményen, segítőkészséggel bírálta az értekezletet. Hibáztatta, hogy a dolgozók a hidrancsok ügyét félóráig tárgyalták, holott az érdekelt fűtőházfőnökök egy-két órai munkával fel tudják szereltetni. Elrendelte a hibakönyv vezetését két példányban, hogy a járműjavító is figyelemmel tudja kísérni a javított mozdonyok sorsát. Nem helyes az — mondotta — hogy olyan ügyekkel, amelyet helyileg is meg tudnak oldani, mindjárt a minisztériumhoz fordulnak. *Csapó* elvtárs hangsúlyozta, hogy mozdonyt kiadni csak akkor szabad, ha az a forgalmi igényeket teljesen kielégíti. Az értekezletet értékelve azt mondotta, hogy jobb munkát végeztek volna, ha a hibák mellett a hibák megszüntetésének módját is elmondták volna a felszólalók. Kiemelte végül, hogy a vontatásnak az együttműködésre való törekvése mindinkább találkozik a forgalmi szolgálat dolgozóinak hasonló törekvéseivel.

A termelési értekezlet közel négy óra hosszat tartott. Néhányan nagyon jó, hasznos javaslatokat tettek, de voltak olyanok is, akik szakmai ellenszenvüket öntötték ki, és ez a termelési értekezletre rányomta bélyegét. Az igazság az, hogy mindkét szakszolgálatnak van bőven javítanivalója. A termelési értekezlet végső tanulsága: nem elég termékeny javaslatokkal jönni, nem elég harcosnak lenni, ha erőnk egy részét még mindig szakmai visszálykodásra fordítjuk. Lépjünk végre egyet előre az összefogásban!

271 százalékos teljesítménnyel



Papp István, az Északi Járműjavító X. osztályának kiváló esztergályosa ötéves tervét már régen befejezte és ma is 271 százalékos teljesítménnyel segíti üzeme tervteljesítését.
(Kovács Géza felv.)

Köves elvtárs hazatért Leningrádból

A Nyugati-pályaudvar üveg csarnokában izgatott csoportok lesik a nemzetközi gyors érkezését. Vasutasok, postások, katonák... a kezekben virágcsokor... a leningrádi rádiótávirászverseny részvevőit várják munkatársaik, barátaik, hozzátartozóik. A gyorsvonat feltűnik az üvegkupola alatt. Eszembe jutnak *Köves János* vasúti rádiótávirász szavai, amellyel néhány nappal ezelőtt búcsúzott tőlünk az indulásnál:

— *Remélhetőleg nem okozok csalódást. Szeretném bebizonyítani, hogy a magyar vasúti távirászok megállják helyüket a legjobbak versenyében is...*

Bebizonyította. *Köves János* és a többiek, *Borbély László, Gyimesi György* a néphadsereg, *Szabó Lajos, Tóth István* és *Fornai Mihály* a posta távirászai az erős nemzetközi mezőnyben, megelőzve *Románia, Bulgária, Lengyelország* és *Csehszlovákia* csapatát, *a Szovjetunió* mögött a második helyen végeztek a rádiótávirász csapatversenyben.

A fogadtatás örömteli percei után megkértük *Köves* elvtársat, beszéljen útjáról, élményeiről, a nagy versenyről.

— *Talán az úttal kezdeném, mely magában is nagyszerű élmény volt, hisz a szocializmus országában jártunk...*

Rágyujt egy cigarettára, tekintete végigsimogatja feleségét, aki velünk együtt figyeli szavát. A moszkvai fogadtatásról beszél, a figyelmes vendégszeretetről, a *Metróról*, a *Leninhegyi* nagyszerű felhőkarcolóegyetemről s aztán a legcsodálatosabb moszkvai élményről, a *Lenin—Sztálin* mauzoleumról. *Köves János*, az egykori pályamunkás ott állt *Lenin* és *Sztálin*, az emberiség két halhatatlan alakjának üvegkoporsója előtt.

A versenyt — melynek megnyitóján résztvett Popovnak, a rádió feltalálójának lánya is — a DOSZAF (nálunk hasonló szervezet a Szabadságharcos Szövetség) központi székházában tartották. A verseny első napján kiesett Románia és Bulgária csapata. Keményű küzdelem folyt. A kézicsoport 220—280-as jelsebességgel vett és a gépicsoportnak még magasabb volt a követelménye: 230—280 jelsebesség. (A magyar posta másodosztályú nemzetközi vizsgáján percenként 100-as jelsebesség vétele a követelmény.) A versenyszámok között szerepelt betű- és számsifre, valamint közértelmű anyanyelvű szöveg vétele. A magyar csapat az első napon sikeresen szerepelt és másnap is folytatta sikerét. Ekkor esett ki Lengyelország és Csehszlovákia csapata és a döntőbe így a Szovjetunió és Magyarország csapata került. A szovjet elvtársakat nagyobb versenytapasztalatuk, tudásuk, megérdemelten juttatta az első helyre, de a magyar csapat második helye is kitűnő eredmény, hisz a népi demokratikus országok között ők szerepeltek a legsikeresebben.



Magyarország csapata (balról jobbra az állósorban harmadik Köves elvtárs) meglátogatta a rádió feltalálójának, Popov szovjet tudósnak leányát.
(Foto Agentpress.)

ALBERTI GYULA — TANÁCSTAG

Vaksötétség van még hajnali 5 óra 16 perckor, amikor a 4449-es számú vonat lassan kigördül Fót állomásról. Az egyik fülkében minden nap egy őszülő, kemény arcvonású férfi utazik, legtöbbször könyv fölé hajolva a gyér világításban.

Igy kezdődik a napja immár évtizedek óta *Alberti Gyula* elvtársnak, a Landler Jenő Járműjavító háromszoros sztahanovista, Munka érdemrenddel kitüntetett esztergályosának. És november 28-a óta még egy megtisztelő cím birtokosa *Alberti* elvtárs: Fót község tanácsának tagja. Reggel hat órától délután két óráig az abroncsesztergapad fölé hajlik, keze és kése alól szinte kigurulnak a kerékabroncsok — egész évben sztahanovista szint felett dolgozott, s számítása szerint 1955. január 14-re befejezi második ötéves tervét.

A délután már ismét Fóton találja a járműjavító kiváló esztergályosát. Negyven éve, hatéves kora óta él a községben, nem úgy, mint a Pest környéken lakók nagyrésze, akik csak kis kertjüket ápolni és aludni térnek haza. *Alberti* elvtárs élete együtt lüktet a község életével, kis házán és kertjén túl magáénak érzi az egész községet. De különösen szívügye, éltető eleme a község kultúrélete. Nincsen olyan este amelyiken ne találna valami tennivalót a kultúrotthonban. Színműveket rendez, díszleteket fest, ha kell, jelmezeket varr.

— A kultúra forrasztja össze legerősebben az embereket — mondja *Alberti* elvtárs. — 1936-ban, amikor megalakítottuk a helyi kultúrcsoportot, úgy igyekeztünk összeállítani a kultúrgárdát, hogy legyenek benne parasztok és munkások is.

A felszabadulás után is *Alberti* elvtárs volt a kultúrcsoport lelke, mozgató ereje. Már 1945 januárjában előadást tartottak. Vasúti közlekedés még nem volt, *Alberti* elvtárs kis kézi szánkóval, gyalog szállította a Landlerből a jelmezeket, a díszleteket a 10 kilométernyi távolságban lévő faluba. Ilyen önzetlen, odaadó munka láttán önkéntelenül adódik a kérdés: miért csak most választották tanácstaggá *Alberti* elvtársat?

— Éppen ez mutatja új tanácstörvényünk helyességét, a tanácsválasztások sikerét — feleli. — A négy év előtti választásnál bizony még eléggé sógor-koma alapon történt a tanácstagok jelölése, ipari munkás nem is került az akkori községi tanácsba. Ma a dolgozók, munkások és parasztok állították saját jelöltjeiket.

Második hete tagja a tanácsnak *Alberti* elvtárs, s ez a két hét még fokozottabb munkát jelentett számára. A község lelkes örömmel készül december 19-ének felszabadulása évfordulójának megünneplésére. További terveiről ezeket mondja:

— Az alakuló tanácsülésen elhatároztuk, minden erőnkkel azon leszünk, hogy a fóti tanács mintakép legyen a járásban. Községfejlesztési programunkban az elsők között szerepel a strandfürdő helyreállítása, újabb utak kövezése, artézikút fúrása. Az új tanácstestület bizonyosan az eddiginél közvetlenebb kapcsolatba kerül a község lakosságával, még kevesebb bürokráciával intézi majd ügyeiket. Segíteni, ahol csak lehet és amilyen gyorsan csak lehet: ez a célunk és ezzel az elhatározással indulok majd első tanácstagi fogadóórámra.

Képeslap Mátraházáról

Érkezhettünk volna jobb hírrel, mint azzal, hogy Pesten havazik? A havat várja itt Mátraházán minden és mindenki, a szárazcsontú fák, a ködlepte völgyek, a Kékes nevéhez méltó csúcsa, és elsősorban az üdülők, nemre és korra való tekintet nélkül. Lábuk alatt most még a dús őszi avar süppped, ha elindulnak kisebb-nagyobb kirándulásaikra, a Kecskebércre, Mátrafüredre, Galyatetőre, Parádfürdőre, de őszintén kívánjuk, hogy mire ezek a sorok megjelennek, már szép fehér hószőnyeg borítsa az utakat, és főként a siterepeket, a ródlipályákat.

A tavalyi tél alaposan megviselte a mátraházi vasutasüdülő téli sporteszközeit. A raktárban látható néhány muzeális értékű ródli — azért muzeális értékű, mert szegények soha többé nem tölthetik be eredeti hivatásukat; mondjuk meg kereken: összetörték őket a vidámkedvű üdülők. Igaz, még mindig jobb, mintha sajátmagukat törték volna össze, mégis, az az igazság, hogy aki óvatos, aki igazán a sport kedvéért ül ródlira, az vigyáz is rá. Remélhetőleg az idén a szakszervezettől kapott nyolc új ródli már jobb bánásmódnak örvend majd. A téli sportok híveit egy kellemes meglepetés is várja: a röplabdapálya helyén az idén korcsolyapálya nyílik.

●

Legszebb téli üdülőhelyünkön aligha van igaza a költőnek abban, hogy a boldogság a barátságos meleg szobában van, mégis jólesik a nagy séták után megpihenni a társalgóban, amelynek kellemes melege úgy ölel körül, mint a kényelmes, puha karosszékek. Beszélgető csoportokhoz csatlakoztunk, még a sakkozókat, kártyázókat is megzavartuk, hátha hallunk valami panaszt. Nem hallottunk. „Jó lenne karácsonyig itt lenni, és utána megint visszajönni" — ezt felelte a délelőtti asztalitenisz-verseny második helyezettje, Gál József, a Debreceni Járműjavító ÜV dolgozója. Mégis, nagynehezen találunk két panaszt. Az egyik: az Utasellátó sajnálja a bort a Mátraházán üdülő vasutasoktól, hétszámra egyetlen litert sem küld. A másik: az üdülővendégek közül sokan nem kímélik a szép új berendezést. A társalgó nagy perzsaszőnyegén például három tekintélyes nagyságú tintapecsét árulkodik arról, hogy valaki levélírás közben rázogatással próbálta jobb belátásra bírni makacskodó töltőtollát.

●

Az elégedettség, a nyugodt pihenés légköre tölti be a nagy társalgót, az éttermet, a kristálytiszta szobákat. A megszokásból panaszkönyvnek nevezett füzetben is dicséret dicsérethez kapcsolódik, ha nem is mindegyik olyan költői formában, mint *Cserni Ilonáé*, a Budapesti Vasútépítő ÜV dolgozójáé. Ez a nem kevesebb mint négyoldalas vers azokról a dolgozókról sem feledkezik meg, akiknek az üdülők méltán köszönhetik a kényelmet, a jó konyhát, a változatos szórakozást, a tisztaságot: *Szilágyi Sándor* üdülővezetőről, *Vida Ilona* szakácsnőről, *Máthé Rózsi* kultúrfelelősről, *Megyeri Anna* felügyelő takarítónőről.

●

Több mint száz vasutas dolgozó üdül jelenleg Mátraházán, közülük mintegy harmincat az őszi forgalomban elért kitűnő eredményük jutalmául utalt be a szakszervezet. Két fiatal vasutas, Nagy József és Strenner Vilmos veszprémi vonatkisérők kettős fáradalmukat pihenik: mindketten kiváló teljesítménnyel álltak helyt az őszi forgalomban, ezenkívül Nagy elvtárs a kezelői, Strenner elvtárs pedig a vonatvezetői vizsgát tette le kiváló eredménnyel.

●

Az este lassan elnyeli az óriási hegyeket, csak a vasutasüdülő épülettömbje világít a sötétben, mint valami sziget. A pihenés, az öröm, a szórakozás szigete. Az étteremben színpadot díszleteznek. A *Faluszínház* készül a *Két úr szolgája* előadására. Néhány napja irodalmi est volt, előtte a Természettudományi Társulat rendezett előadást, januártól pedig rendszeres mozielőadások is lesznek. Hát csoda, hogy olyan rövid a két hét?

HIREK

Gazdag műsort, vidám hangulatot igér a hagyományos vasutas DISZ-bál

Az idén is megrendezik a tavaly oly nagy sikert aratott vidám tarkaestet, az ifjú vasutasok bálját. December 18-án az Északi Járműjavító kultúrotthonának valamennyi helyiségében szórakozhatnak, táncolhatnak a vasutas fiatalok. A vasutas bálon a legjobb fővárosi művészek vendégszerepelnek.

A nagyszabású kultúrműsorban fellépnek Bordi Bella, Zentai Anna, Máté Jolán, Fekete Pál, Mindszenthy Ödön, Kabos László, hogy csak néhány nevet említsünk a gazdag műsor szereplői közül. Konferál Hegedűs János. Műsoron szerepelnek a legnépszerűbb operettmelódiák, vidám dalok, énekek. A műsort hajnalig tartó tánc követi. A megjelent vasutas dolgozók szórakoztatását a tánczenén kívül egy népi zenekar is biztosítja.

— **Kitüntetés.** A SZOT javaslatára a népművelési miniszter a „Szocialista kultúráért" jelvénnyel tüntette ki kiváló szakszervezeti kultúrmunkájáért Galaschek Ferenc elvtársat, a Landler Jenő Járműjavító ÜV kultúrfelelősét.

— **A MÁV ANYAGELLÁTÁSI IGAZGATÓSÁG** vezetésével *Harmati Sándor* elvtársat bízta meg a közlekedés- és postaügyi miniszter.

— **Magyar gyártmányú motorvonatot** helyeztek üzembe a Német Demokratikus Köztársaságban. A motorvonaton 198 ülőhely van, 96 méter hosszú és 125 kilométer óránkénti sebességet tud elérni.

— **A Diósgyőr létszámába** tartozó Nyitrai Ferencet hathónapi börtönre és 500 forint, Kiss Árpádot négyhónapi börtönre és 400 forint pénzbüntetésre ítélte a bíróság, táppénzcsalásért. A börtönbüntetés letöltését háromévi próbaidőre felfüggesztették.

— **Századik születésnapján** virágcsokorral köszöntötték Kuruncz Antal nyugdíjas raktári dolgozót a hatvani vasutasok.

— **300 millió forintot** fordítottak az idén a vasúti pályák korszerűsítésére. Ebből Budapest és Cegléd között kicserélték a régi sineket. Nyíregyháza és Debrecen között 28 kilométer hosszúságban végzik el a felépítménycserét az idén, s jövőre újabb 22 kilométeres szakaszon fejezik be a munkát. Budapesten a Ferencvárosi-pályaudvar bővítése során 14 új irányvágány készült el.

— **Ócska anyagból** öt darab kályhát készítettek a műszaki dolgozók a pécsi fűtőház mozdonyszínének és négy műhelyének fűtésére. A külső irodákba bevezették a gőzfűtést.

— **Szakszervezeti hír.** A budapesti területi bizottság Rózsa Ferenc utca 22. szám alól elköltözött a Fiumei út 19/B épület, II. emeletére. (Szakszervezeti Társadalombiztosítási Központ épülete.)

Megbízhatóbb adatszolgáltatást a kocsihelyzetről

Szinte szüntelenül csörgő telefonok között dolgoznak a budapesti igazgatóság kocsiintézőségének dolgozói. Az asztalokon hatalmas ívek, kimutatások, melyekre újabb és újabb bejegyzések kerülnek az állandóan változó kocsihelyzetről. Csak egy kis fantázia kell, hogy a számok megelevenedjenek, s mögöttük teherkocsikat, rakodó eszközöket lássunk; kocsikat, melyekbe a föld, a gyárak kincseit rakják az igazgatóság állomásain.

A kocsiintézőség rendkívül fontos szerve a vasútnak. Munkájuk, pontos helyzetjelentésük a berakások zavartalanságát biztosítja. A munka az állomásokon kezdődik. Mennyi a szállítóképesség, a mozgó kocsiállomány, mennyi a kocsiigénylés, kellenek-e újabb vagonok, vagy feleslegggel rendelkeznek. A beérkező jelentésekből gyors kimutatást készítenek, s máris megy a jelentés a főosztályra, ahol ezek alapján *„kiegyenlítik"* a kocsiigényeket.

Pontos és gyors jelentést

Látszatra egyszerű *„körforgás"*. Jelent az állomás, összesít az igazgatóság, s a főosztály felmérve az ország helyzetét, elosztja a kocsikat. De, hogy milyen e körforgás, attól a vasúti munka függ: folyamatosan indulhatnak-e a szénnel teli szerelvények, megkapja-e a mezőgazdaság a várvavárt gépeket, a város az élelmiszert. *A munka sikere az adatszolgáltatás helyességén, pontosságán és gyorsaságán múlik.* Allomásonként csak egy-egy helytelen jelentés, nem a való helyzet közlése, s máris a kocsik százai hiányoznak a berakásoknál, késnek a szállítmányok, akadozik a vasút egészének munkája. Gyakran nem pontos és nem gyors az adatszolgáltatás. Az állomási KTG-sek és az állomások vezetői között sokan szeretnek kocsit tartalékolni, nem gondolva arra, hogy az állomásukon kihasználatlanul álló kocsikra másik helyen égető szükség lenne.

Helyes vonatelemzést

A kocsiintézőség sok-sok bírálatot kap, de azért ne hagyjuk szó nélkül a kocsiintézőség panaszait sem.

— *Mi csak akkor tudunk kocsit adni, ha jól dolgozik a vontatás és a forgalom, s ha a kereskedelem időben kirak* — magyarázza *Sziklai* elvtárs. — *A kereskedelem kéri a kocsikat, de arról sokszor megfeledkezik, hogy ha ők késlekednek a kirakással, nincs miből adni...*

E tény igazságát nem lehet vitatni, s ez csak ismét alátámasztja azt a régi igazságot: a jó vasúti munkának a szolgálati ágak együttműködése, kölcsönös jó munkája az alapja.

Van más hiba is. A kocsiszolgálat fejlesztése elmaradt a követelményektől. Számos fontos, nagy forgalmat lebonyolító állomáson nincs függetlenített KTG-s. Raktárnokok, külsős szolgálattevők végzik „félkézzel" az egész embert igénylő feladatokat. Lényegesen meg lehetne javítani a kocsiszolgálat munkáját akkor is, ha *az állomások vezetői és forgalmi szolgálattevői a kocsiszolgálat feladatát több szívvel, nagyobb felelősségérzettel látnák el.* Kocsit tartalékolni semmilyen körülmények között nem szabad. Az üres futások csökkentése, a gazdaságos kocsikihasználás, a rakva-rakott mozgalom kiszélesítése egyik fontos feltétele a gyors, olcsó és pontos vasúti szállításnak. E nagyjelentőségű mozgalom alapfeltétele a jó vonatelemzés, amellyel ma még rengeteg hiba van. Az indító állomás ne mulassza el a kocsiintézőségnek, a vonali állomásoknak pontos vonatelemzés megadását, a vonalszakasz állomásai pedig jó együttműködéssel segítsék egymást ebben a munkában.

Joggal panaszkodnak értekezési lehetőségeikről is az igazgatóság kocsiintézőségénél. Az értekező eszközök túlzsúfoltak, s a kocsiintézőségnek nincs a legfontosabb állomásokkal közvetlen telefonösszeköttetése. Emiatt gyakran késve kapják a jelentéseket, illetve adhatják intézkedéseiket.

A forgalom zavartalansága érdekében nagy jelentősége van a kocsihelyzetről szóló gyors, megbízható adatszolgáltatásnak. Sokat segítene, ha az illetékes szervek megvizsgálnák a kocsiintézőség panaszait és ahol lehet, minél előbb segítenének.

Levelezőink ÍRJÁK

Felesleges huzavona

Nehéz volt bejutnom a MÁV kórházba. Hogy miért? Mert „csak" a személyazonossági igazolvány volt nálam. Nem vizsgálatra mentem, hanem édesanyámat akartam megvárni, aki rendelésen volt. Az igazolványban fel van tüntetve, hogy MÁV alkalmazott vagyok, de mindez kevés volt ahhoz, hogy *Veres* elvtárs, az ügyeletes altiszt beengedjen, sőt az időközben odaérkezett párttitkár elvtársnő is elégtelennek tartotta az igazolásomat. Végül *dr. Oó Lajos* igazgató főorvos elvtárshoz fordultam, aki természetesnek találta, hogy beengedjenek a kórházba. A huzavona közel egy órát vett igénybe, a főorvos elvtársnak is feleslegesen raboltuk el idejét, de úgy látszik, ezzel egyes bürokráciát kedvelő dolgozók nem törődnek.

Urbán Eta
MÁV Fatelítő ÜV

A forgalommal akarunk foglalkozni!

Késnek a vonatok! Rossz a kocsibeállítás! Baj van az utazási sebességgel! — halljuk a dörgedelmeket és sajnos mind igaz. De kérdezzük, mikor foglalkozzon mindezzel a végrehajtó forgalmi szolgálat dolgozója, amikor ki sem látszik az adminisztrációs munkából. Vácon a forgalmi szolgálattevőknek 18 (!) féle kimutatást kell vezetniök. A vezetett kimutatások nagy része csak arra jó, hogyha kijön egy ellenőr, legyen mit megnézni, esetleg meghiányolni és azt írásban közölni velünk. Az átmenesztőknél még rosszabb a helyzet. 27 nyilvántartást vezetnek. Többek között ezért is van az a sok menetlevélből való kocsifelírás és hasonló szabálytalanság.

Szeretnénk többet foglalkozni a forgalommal és sokkal kevesebbet az adminisztrációval.

Horváth Pál
intéző
Vác állomás

Erős akarattal

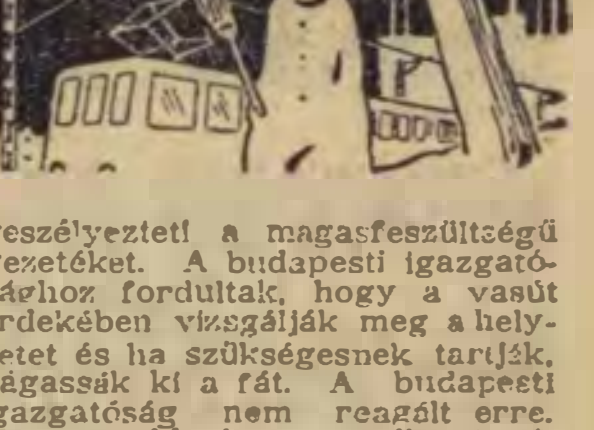
Ez év májusában alakult meg úszószakosztályunk. Nem volt sem pénzünk, sem felszerelésünk, csak nagy sportolási kedvünk és lelkesedésünk. A fiatalok társadalmi munkában helyreállították a város két fürdőjét. Ezért a fürdővállalat igazgatójától 35 díjmentes bérletet kaptunk. A rendszeres edzés eredményeként 24-en vettek részt a Lokomotiv országos versenyén. Nincs a városban fedett uszoda, de az edzéseket tornateremben folytatjuk télen is. Filmvetítésen, szakelőadásokon, versenybírói tanfolyamokon tanulnak tovább sportolóink, akik példamutató munkájukért, sportszerű magatartásukért minden dicséretet megérdemelnek.

Solt György
Kaposvári Lokomotiv SK
úszószakosztályvezető

Ütköző

A nyárfa

A Lardolin-gyár dolgozói felfigyeltek arra, hogy a gyárudvaron lévő 30 méteres nyárfa átnyúlik a kerítés melletti BUV-pályára és



veszélyezteti a magasfeszültségű vezetéket. A budapesti igazgatósághoz fordultak, hogy a vasút érdekében vizsgálják meg a helyzetet és ha szükségesnek tartják, vágassák ki a fát. A budapesti igazgatóság nem reagált erre. Nem aggódnak a veszélyeztetett vezeték miatt. Ugy gondolják, ráérnek. Elvégre most tél van és csak egy nyárfáról van szó.

Szomorú történet

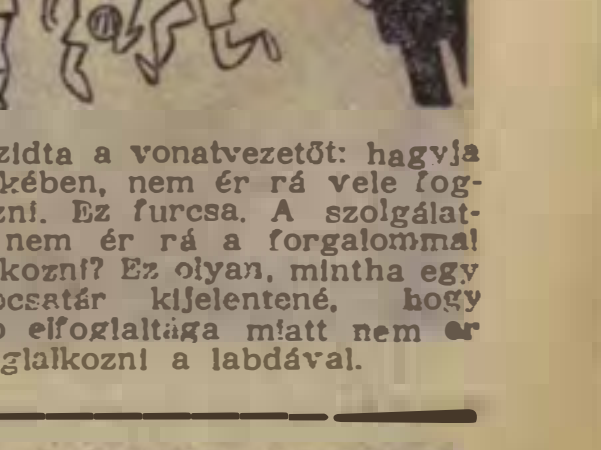
A 6. szakosztály elrendelte, hogy 27 E-kocsit szereljenek fel ágyakkal, mosdókkal, szalmazsákokkal és küldjék el Nagykapornokra. Ez megtörtént. Néhány



nappal később elrendelték, hogy a kocsik térjenek vissza és szereljék le azokat. Ez is megtörtént. Újabb három nap mulva megint rendelkeztek: 15 E-kocsit ismét felszerelni. Az is megtörtént. Szomorú dolog a fejetlenség. De így történt.

Furcsa dolog

A 699-es vonat vezetője felhívta Monorról Üllőt azzal, hogy nem visz oda kocsit és ha nincs ott más dolguk, esetleg áthaladhatnának. Várkonyi szolgálattevő



megszidta a vonatvezetőt: hagyja őt békében, nem ér rá vele foglalkozni. Ez furcsa. A szolgálattevő nem ér rá a forgalommal foglalkozni? Ez olyan, mintha egy középcsatár kijelentené, hogy egyéb elfoglaltsága miatt nem ér rá foglalkozni a labdával.

Lokomotiv hírek

A Budapesti Lokomotiv kajakozói az idei évadban 1632 pontot szereztek. Ezzel huszonnyolc sportkör közül a tizenegyedik helyen végeztek.

Hatalmas harc folyik a labdarúgó NB I-ben a kiesés elkerüléséért. A veszélyes zónában találjuk a Szombathelyi Lokomotivot is. A nagymultú vasútas csapatnak még négy mérkőzése van hátra. Ellenfelei: a Budapesti Vörös Lobogó, a Dorogi Bányász, a Szegedi Haladás és a Budapesti Honvéd.

Forró Mihály, a Vasútépítő Lokomotiv teniszezője az országos ranglistán a 18. helyen végzett. Ha figyelembe vesszük, hogy a kitűnő játékos hosszú betegsége miatt csak kevés versenyen vehetett részt, akkor helyezését jónak mondhatjuk.

Szenes István (Vasútépítő Lokomotiv), a tehetséges, fiatal műkorcsolyázó bekerült a januárban fővárosunkban megrendezésre kerülő Európa-bajnokságra készülő válogatott keretbe.

Az elmult héten rendezték meg az 1954. évi országos úszóbajnokságokat. A nagy érdeklődéssel kísért bajnoki küzdelmek során a Lokomotiv versenyzők kitűnően megállták helyüket, különösen a női versenyzők szerepeltek nagyszerűen. A vasutas versenyzők eredményei:

100 m női pillangó: Bajnok: Littomericzky Mária 1:18.8, 2. Garai 1:23.5.

200 m női pillangó: Bajnok: Székely Éva 3:03.5, 2. Garai 3:14.

400 m női gyors. Bajnok: Gyenge Valéria 5:19.1.

4x100 m női gyorsváltó. Bajnok: Lokomotiv SE (Székely, Garai, Gyenge, Littomericzky) 4:44.7.

100 m női gyors. 2. Gyenge 1:07.2. 3. Littomericzky 1:08.

4x100 m női vegyesváltó: 2. Lokomotiv SE (Littomericzky, Gyenge, Székely, Garai) 5:24.3.

100 m férfi hát: 2. Kilment 1:10.5.

Női pontverseny: 2. Lokomotiv SE 127 pont.

Férfi pontverseny: 11. Lokomotív SE 7 pont.

Összetett pontverseny: 3. Lokomotív SE 169 pont.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztalin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda Budapest VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 51. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1954 DECEMBER 20.



Így aztán könnyen megy az idő a vonat indulásáig Budapest—Déli-pályaudvar gyermekvárótermében. Balról jobbra: özv. Gál Istvánné gondozónő, Erdélyi Gyuláné Berettyóújfaluról és Petrényi Istvánné Mezőtúrról a kis aprósággal.
(Kovács Géza felvétele)

A szolgálati ágak együttműködéséről

Írta: Tölgyes Lajos, a 7. szakosztály vezetője

A vasút multjában lapozgatva, sok dicsőséges, de még több sötét lappal találkozunk. Az idősebb vasutasok még tudják például, hogy az 1929—33-as évek idején a legjobban képzett mozdonyvezetők 5—6 évig, nem egy esetben ennél is tovább tüzeltek. Legfeljebb annyi *„kedvezményt"* kaptak, hogy *„választhattak"* maguknak fordát. A fiatal lakatosokat tömegével bocsátották el. Kínosan ügyeltek arra, hogy egy munkás egyhuzamban el ne érje a három évet, mert akkor véglegesíteni kellett volna.

Dicsőséges lapokkal is találkozunk mint az 1904-es nagy vasutas sztrájk, mely először mutatta meg a vasutasok erejét, figyelmeztetve a tőkéseket, hogy sok bajuk lesz még a magyar vasutasokkal, hogyha ezt az egységes szervezett erőt meg nem bontják. Hozzá is fogtak az egység megbontásához és ezen a téren sokkal precízebb munkát végeztek, mint, mondjuk a vasút műszaki fejlesztésében. Arra is gondjuk volt, hogy még a segédtiszti csoporton belül is megkülönböztessenek kétféle embert. Milyen nevetségesen hangzik ez ma már: *„k. p. v. j. s. t. j."* Ha már nem tudnánk, kibetűzzük ennek a hat betűnek a jelentését: *„karpaszomány viselésére jogosult segédtisztjelölt"*. Mégis, hogy meg ne sértsék az érettségizett segédtiszteket, karpaszomány viselésével megkülönböztették őket középiskolás társaiktól, no meg a tisztektől is.

Ennek a módszernek köszönhették, hogy a 20-as évek elején egység hiányában megbuktatták a mozdonyvezetők sztrájkját és később is lehetetlenné tettek minden megmozdulást. Szakcsoportot szakcsoporttal, kategóriát kategóriával, embert emberrel állítottak szembe és a sok súlyos örökség közül talán ez volt a legsúlyosabb, amit átvettünk a felszabaduláskor.

A vasút történetének legkeserűbb napjai mégis 1944. október 15-től a felszabadulásig voltak. Pusztították, tönkrezúzták a vasutat, amit egyébként sem fejlesztettek túlságosan magas színvonalra. A széthúzás a felszabadulás utáni hetekben szinte teljesen eltűnt. Mintha a felszabadító Szovjet Hadsereg sugárzó ereje egybekovácsolta volna az ezernyi darabra szaggatott vasutasságot és nagy tömegével egységesen, lelkesen állt az újjáépítés oldalára. És aki továbblapozza a vasutasság történetét, ezektől a napoktól kezdve mind több és több dicsőséges fejezettel találkozik.

Ahogy azonban az újjáépítés első hónapjai elmultak, a megteremtett egységben újra felütötte fejét a széthúzás. Szították a jobboldali szociáldemokraták, valamint a sulyokpártiak és nem volt nehéz dolguk. De ahogyan nőttek a feladatok, úgy kovácsolódott ismét szorosabbra és szorosabbra az egység. Vagy elképzelhetőnek tartja bárki is egységes erőfeszítés nélkül elérni olyan eredményt, mint amit az elmult évek őszi szállításai alatt elértünk? Ennek bizonyítására elég egy példa:

A mozdonypark 1938-tól 1954-ig 19.5 százalékkal növekedett, a teljesítmény viszont ugyanebben az időben több mint 230 százalékkal nőtt. Pedig az 1938-as mozdonypark 16 évet öregedett. A 19.5 százalékos mozdonyparknövekedés alatt sem valami korszerű vontató járművekre kell gondolni, hanem nagyrészt a használtan vásárolt idegen gépekre. Vajon mivel érhettük el ezt a teljesítménynövekedést, ha nem a vasutasság egyesült erejével.

A vasuti munka természete összeforrasztja az embereket, egyik a másika nélkül semmit nem ér és erre Sztálin elvtárs megállapítása a legklasszikusabb magyarázat: *„A vasutnál a fegyelem lényege, valamennyi résznek az együttműködése, valamennyi vasutasnak az összedolgozása szigorúan meghatározott rendben folyó munka, mivel a szállítás olyan futószalag, ahol minden munkásnak, minden egyes csavarnak a munkája fontos."*

Hiba volna azonban azt hinni, hogy a vasutas egység terén ma már nincs semmi tenniváló. Lépten-nyomon visszaüt a mult. Visszaüt fent is, visszaüt lent is. Rendkívül fontos feladatunk, hogy ne hagyjuk visszatérni a széthúzás, a szakmai sovinizmus ördögét. A fiataloknak könnyebb helyzetük van ezen a téren, az ő vállaikat nem nyomja a mult *„öröksége"*. Az öregebb vasutasoknak kell vigyázniok arra, hogy a fiatal generációnak eszébe se jusson úgy gondolkozni, hogy a vasutat elkezdjék parcellázni, lajstromozni, hogy melyik szolgálati ág fontosabb, azt tartsák szem előtt, hogy a magyar nép csak vasutast ismer.

Nagy a kísértés az együttműködés megrontására, különösen akkor, ha valahol baj van. Ilyenkor, sajnos, nem az egymáson való segítés ügye kerül előtérbe, hanem elsősorban a felelősség áthárítása. Hány és hány egészségtelen vita van még mindig akörül, hogy miért volt például gépre-várás. Azért-e, mert a fűtőház nem tudott gépet adni és nem tudták a rendezőből kihúzni a vonatot, szebad vágányt biztosítani a feltartóztatott vonatok számára, vagy azért nem tudott a fűtőház gépet adni, mert a vonalon a forgalom elverte a vonatot és a gép nem érkezett időben vissza a fűtőházba? Az az ember, aki a gépen áll és mozdonya jó erőben, rohanásra készen száguldana és várójelet kap, elkezdi szidni a forgalmat, mert nem tudja, nem is tudhatja, hogy mi történt előtte. Nem igen jut eszébe, hogy talán valamelyik mozdonyvezető társa rosszul karbantartott mozdonyával kecmereg a vonalon és üti agyon az egész vonal vonatforgalmi dinamikáját. A forgalmi szolgálattevők hányszor és hányszor nem értik meg a mozdonyvezetők és a fűtők bajait. A szolgálattevő idegességében nem látja a két vagy három küzdő ember verejtékes homlokát, akik talán türelmetlenebbek, mint ő. Talán egy pillanatra óriássá nőne a szemében az a fűtő, akit „keményen" gyorsabb munkára ösztökélt, s aki feléje fordult izzadó homlokkal és azt mondotta: *„Mennék én, szolgálattevő elvtárs még gyalog is, hiszen ma várom a fiam születését, hogyne rohannék haza."*

A forgalmi és a kereskedelmi szolgálat között talán még több javítani való van az együttműködés terén, mint a vontatás és a forgalom között. A fő téma: miért nincs megfelelő kirakás? Nem volt beállítva elég kocsi, vagy nem volt elég kirakómunkás? Miért nem lehetett kihúzni, a kirakások elégtelensége, vagy a kirakási front szűk volta miatt? Helyes kielemezni a hibákat, de a kielemzés célja az legyen, tudjuk meg, hogy hol kell azonnal javítani. Sajnos, nagyon sokszor a hibakeresés nem azért történik, hogy azt kijavítsuk, hanem azért, hogy igazolási okul szolgaljon a mulasztás fedezésére. A miniszter elvtárs figyelőlapja is arra figyelmeztet, hogy *„a vezetők sokkal több erőt fordítsanak a hibák kijavítására, mint a felelősség áthárítására. Hiszen, ha a hibákat kijavították, akkor a felelősségrevonás már csak másod- vagy harmadrendű kérdés"*.

Az idei tél eddigi természete ne tévesszen meg senkit, még nem jött meg a hideg. Nagyon helyes az a régi jó magyar közmondás: *„A farkas nem eszi meg a telet."* Ez a tél is, mint minden tél, a vasutasság nagy erőpróbája. Az idei őszi forgalom nem hozott olyan kimagasló napi rakodási eredményeket, mint a tavalyi, nem értünk el 15.600-as rakodást, de a napi rakodásunk általában egyenletes volt és az őszi forgalmat végeredményben sikeresen bonvolítottuk le. Ehhez hozzá kell tenni az őszinteség kedvéért, hogy nehezebb körülmények között, mint tavaly. A nehezebb körülményeket elsősorban az jelentette, hogy megnőtt az áruszállítási távolság. Másodsorban új gazdaságpolitikánk következtében az áruszállítás a mezőgazdaság felé tolódott el, elaprózódott. Úgy történt, ahogyan vártuk, sokszorosává nőtt a darabáruforgalom. Harmadsorban nagy építkezéseink befejezése, vagy félbehagyása szükítette az irányvonatképzésnek a lehetőségét, ami pedig a kocsiforduló leszorításának egyik nagy emelője.

Az őszinteség kedvéért hozzá kell tenni azt is, hogy rosszabb körülmények között dolgoztunk, mint tavaly, hiszen öregedett kocsi- és mozdonyparkunk, érzékenyebbé válik évről-évre a növekvő igénybevételekkel szemben. Ez a körülmény nagyon komolyan figyelmezteti az egész népgazdaságot arra, hogy a vasút reorganizálásának az ideje elérkezett.

A vasút műszaki fejlesztése nagyon sok kívánnivalót hagy maga után. Mennyi mindent kellett pótolnunk a felszabadulás óta és tengernyi sok van még hátra. Olyan alapvető műszaki fejlesztés is az új vasutasságra várt, mint a légfékkel való tehervonati közlekedés megteremtése a magyar vasutakon! Átvettünk egy olyan kocsiparkot, amely csak kézifékkel továbbított tehervonatok közlekedtetésére volt alkalmas. Ezer és ezer teherkocsit kellett újjáépítenünk és ellátnunk légfékkel. A felszabadulás után került sor Magyarországon a tehervonatok légfékkel való közlekedésére.

Megoldotta a MÁV a több évtizede húzódó problémát: a kazánkő-elhárítást, amely az egész vasút feszabadulás utáni technikai intézkedéseinek egyik legjelentősebbje. A mozdonyok teljesítményét fokoztuk, a régi Menetrend Függelék terhelési táblázatát 18—22 százalékkal megemeltük. — Új szervezési módszerek honosodtak meg: diszpécserszolgálat, irányvonatok képzése, 500 kilométeres mozgalom és még ezenkívül se szeri, se száma azoknak a szervezési és technikai intézkedéseknek, amelyeket hazánkban alkalmazunk és amelyeknek gyökerei a szovjet vasutasok tapasztalataiba nyúlnak.

Vasutasságunk megértette, hogy népgazdaságunk ma még nem képes azt nyujtani, amit szeretne. Azt is megértette, hogy nem tud annyi és olyan anyagot a munka elvégzéséhez rendelkezésünkre bocsátani, mint amennyire szükségünk volna. A vasutasok szíve és lelkesedése pótolta és pótolja ezeket a hiányosságokat. Minden egyes ember a téli idők folyamán hőssé válik a gépen, a műhelyekben, a fűtőházakban, a gurítódombokon és a forgalmi irodában. Segítsék egymást vállvetve abban, hogy mindenki a maga posztján munkájának a legjavát tudja adni.

Eddigi eredményeink arra tanítanak, hogy haladjunk tovább azon az úton, amelyen eddig jártunk. Ez az út a további sikerekhez vezet, ez az út minden vasutas együttműködésének az útja. Ha soha nem, de az elmult évek során megtanulhattuk, hogy eredmény csak közös erőfeszítés árán születik. Az idei télnek szegezzük szembe egységes akaratunkat annak tudatában, hogy a vasúti munka feltételei nem jobbak, mint tavaly, mert ha ennek tudatában vagyunk, akkor ez már fél sikert jelent.

Ezidén nem szabad megismétlődni annak, ami tavaly történt, hogy nem szállítottunk el mindent, amit felkínáltak a tél folyamán. Most mindent el kell szállítani, mert pártunk azt akarja, hogy az egész nép, köztük a vasutasság életszínvonala is mind gyorsabban emelkedjen, gondtalanabb, derűsebb élete és gondtalanabb, derűsebb öregkora legyen. A vasutasok jó munkájukkal kiérdemelték mindkettőt, de hogy népgazdaságunk az anyagi bázist is megtudja teremteni, szükség van a vasutas dolgozók serény, odaadó munkájára.

Számoljuk fel azokat a hiányosságokat, amelyek útját állják még ma is az együttműködésnek. Minden vasutas legyen egymásnak a segítségére és teremtsenek olyan légkört a vasút minden szolgálati helyén, amelyből sugárzik az egymásiránti bizalom, megértés és az egységes akarat. Ha így lesz, akkor vasutunk az idei téli forgalom lebonyolításában is dicsőségesen megállja a helyét és tovább folytatódik a felszabadulás utáni győzelmes szép napok, évek hosszú sora.

A szombathelyi járműjavítóban



Az üzem valamennyi osztálya és üzemrészlege röpgyülésen tiltakozott a német militarizmus, a nyugatnémetek újrafelfegyverzése ellen. A felszólalók ugyanakkor keresetlen szavakkal tettek hitet a moszkvai értekezlet határozatai mellett.
(A Szombathelyi J. J. ÜV. Fotoszakkörének felv.)

AZ ÉVI TERV TELJESÍTÉSÉÉRT

„Tíz koreai kismozdonnyal tettünk pontot évi munkánk végére"

(Tudósítónktól.)

Az Északi Járműjavító ÜV dolgozói hónapokon át nagy szeretettel és szorgalommal dolgoztak a háborúsujtotta Koreai Demokratikus Népköztársaság részére készülő gazdasági vasúti vontatókon. Az első tízet október végén adták át. A választási verseny kezdetén megfogadták, hogy a második tízet évi tervük befejezésével egyszerre, december 31. helyett már december 15-én elkészítik. Igéretüket valóra váltották: *évi tervüket december 15-én délben, két héttel a határidő előtt befejezték.* A gazdasági vasúti műhely dolgozói büszkén jelentették a vállalat vezetőségének: *„Tíz koreai kismozdonnyal tettünk pontot évi munkánk végére. Mind a tíz kismozdony átadásra készen áll, hat darabot már üzemi futópróbára is küldtünk".*

Teljesítették évi tervüket

A tervüket határidő előtt teljesítő üzemek között korai tervteljesítéssel büszkélkedhetnek a *Szombathelyi Járműjavító ÜV* dolgozói: *december 6-án* jelentették, hogy befejezték az évi tervet. A kocsiosztály 936 teherkocsival és 68 személykocsival teljesítette túl tervét. Ez a szám az év végéig még nő. A termelékenységi tervet 103,6, az önköltségi tervet 167,3 százalékra teljesítették. Ez azt jelenti, hogy *a tervezettnél két millióval többet takarítottak meg.*

A járműjavítók közül a *Szolnoki Járműjavító ÜV* teljesítette elsőnek évi tervét: november 3-án. Azóta teljes erővel folyik a terv túlteljesítése. A kocsiosztály a raksúlyfelemeléses kocsik átalakításán dolgozik. Eddig 250 darab kocsi átalakítását végezték el.

Szolnok személypályaudvar kereskedelmi részlege 22 nappal korábban, december 9-én fejezte be évi tervét. A rakodási idő teljesítésénél 119, a kocsikihasználásnál 103, a szállítási terv teljesítésénél 105 százalékos teljesítményt értek el.

Várpalota állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói december 11-én végezték el erre az évre kiszabott munkájukat. A tervbefejezés ünnepélyes bejelentése röpgyülésen történt meg. A dolgozók megfogadták, hogy tovább harcolnak a szénbányák, az inotai alumíniumkohó, a November 7. Erőmű és a péti gyártelep zavartalan kiszolgálásáért és a téli forgalom lebonyolításáért.

A *tapolcai fűtőház* fiókműhelyében december 14-én történt meg az évi terv befejezése. *Zsikla* János és brigádja a 22 125 sorozatú mozdony részlegvizsgáját már 10-én elvégezték, holott ennek a gépnek a javítását csak 1955. januárjában kellett volna elkészíteni. A *Sárközi*-brigád ugyancsak jövőévi tervén dolgozik.

Szob állomás dolgozói örömmel jelentették, hogy 1954. évi elegytovábbítási tervüket december 10-én 102,3 százalékra teljesítették. Az állomás felkészült a téli forgalomra és december 15-től 22-ig felszabadulási műszakkal ünneplik Szob község felszabadulásának 10. évfordulóját.

Vámosgyörk állomás forgalmi és kereskedelmi dolgozói évi tervüket december 9-én 101,6 százalékra teljesítették. Az állomás egy évvel ezelőtt a baleseti gócok közé tartozott. A baleseteket az eltelt esztendő alatt teljesen kiküszöbölték, a munkafegyelmet megszilárdították.

A békéscsabai fűtőház december 13-án teljesítette évi kilométer-tervét. Ennek keretében százelegytonnakilométer-tervét 11 hónap alatt 204 318 százelegytonnakilométerrel teljesítette túl.

Jól halad a mozdonyok átalakítása

Mint ismeretes, a széntakarékosság és a gyengeminőségű szenek hatásfokának javítása érdekében sok mozdonyt pakuratüzelésre alakítanak át. Ez a munka teljes erővel folyik járműjavítóinkban.

Az *Északi Járműjavító ÜV* mozdonyosztályának dolgozói eddig 22 darab mozdonyt alakítottak át pakuratüzelésre. A kimagasló teljesítményért dicséret illeti az osztály valamennyi dolgozóját.

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV* dolgozói vállalták, hogy december 31-ig 30 mozdonyt alakítanak át pakura tüzelésre. *Eddig már 21 mozdony átalakítását végezték el.*

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

„Melyet egy szó fejez ki: párttag"

A tagjelöltek neveléséről

Egyszerre emelkedtek fel a piros tagsági könyvek és ebben az ünnepélyes pillanatban megszólalt az elnök nyugodt hangja: *Megállapítom, hogy a taggyűlés egyhangúan tagjelöltnek vette fel Török Julia elvtársnőt.* Az alacsony, barna lány ott állt a magasba emelt piros tagsági könyvek között, nehezen kereste a szavakat, melyekkel kifejezhetné gondolatait. *Török* Julia tagjelölt lett, s hogy ebben az egész életére kiható pillanatban nem talált szavakat, az természetes velejárója az ilyen ünnepségnek.

Készült ő régen, nagyon régen erre a kéthónappal ezelőtt lefolytatott taggyűlésre. 1949 óta tagja az ifjúsági szövetségnek és lassan már két éve, hogy vezetőségi tag *Kiskunhalas* állomás DISZ-szervezetében. Nehéz lenne összeszámolni, hogy ez idő alatt hány fiatalt szervezett a DISZ-tagok közé, hányszor vett részt népnevelő munkában, hány fiatalnak magyarázta lelkesen a párt szavát, a párt tetteit.

Munkatársai a pénztárban dícsérik szerénységéért, segítőkészségéért, a DISZ-titkár lelkes ifjúsági munkájáért. A vélemények azt bizonyítják, megfontolták az elvtársak, kivel erősítik soraikat. *Török* Julia már két hónapja tagjelölt. De több mint két hónapja annak, hogy beszélgetett vele a pártvezetőség. Ez még akkor volt, mielőtt felvételét a taggyűlés elé terjesztették. Bár *Török Julia* ma is lelkesen végzi munkáját a DISZ-ben, de nem érzi — éppen a beszélgetés híjján — hogy ez pártmegbizatás. Pedig *a pártmegbizatás szükséges, hogy gyorsabbá váljon fejlődése, felemelkedjen a párttagok színvonalára.*

Adjunk pártmegbizatást a tagjelölteknek

Kiskunhalas állomás III-as alapszervezetének 18 párttagja és két tagjelöltje van. Az egyik *Török* Julia, a másik *Király* Gy. István. Király elvtárs felvétele előtt eredményes népnevelő munkát végzett nemcsak a vasúton, hanem a területen is, sokszor járta a tanyavilágot, magyarázva a földműveseknek a párt politikáját. Ma is népnevelő, nincs kifogás munkája ellen. De az ő fejlődésére sem fordítanak különösebb gondot a pártszervezetnél. Pedig másképpen kell lemérni egy tagjelölt, vagy egy pártonkívüli népnevelő munkájának eredményességét. *Be kellene számoltatni taggyűlésen, hogyan végzi pártmegbizatását, hogy érezze munkája fontosságát.* De ugyanakkor szigorúbban kellene bírálni magatartását, szavait és tetteit is, hogy lássa: törődnek vele, magasabbak a tagjelölttel szemben támasztott igények.

Mindez nem történik meg ennél az alapszervezetnél. Gondosan, lelkiismeretesen választották ki azokat, akik tagjelöltek lettek, de további nevelésükre már jóval kevesebb gondot fordítanak. *A tagjelöltség csak próbaidő, olyan próbaidő, mely alatt azt kell bebizonyítania a jelöltnek: alkalmas-e arra, hogy tagja legyen a pártnak, melynek alapítója Lenin volt.* Alkalmas-e arra, hogy tagja legyen annak a pártnak, mely a nép szabadságáért olyan vértanúkat adott, mint *Lőwi* Sándor, *Schönherz* Zoltán, *Hámán* Kató, *Ságvári* Endre. Alkalmas-e arra, hogy tagja legyen az élcsapatnak, mely vezetője a szocialista átalakulásnak hazánkban.

A kommunistákkal szemben magasak a követelmények és ezt állandóan érezniök kell a tagjelölteknek, hogy fokozódjék aktivitásuk, tanulási kedvük, hogy élenjárjanak a termelésben, az új szakasz politikája végrehajtásában. Mindezt ébren tartani a pártszervezet feladata, de még fontosabb feladata, hogy hozzásegítse a tagjelölteket elsősorban a pártcsoportok segítségével e követelmények eléréséhez elsősorban úgy, hogy mind nagyobb pártmegbizatással látja el az elvtársakat és állandóan értékeli munkájukat.

Mi ösztönzi a tagjelöltet nagyobb aktivitásra?

De ez a tagjelöltek nevelésének csak egyik oldala. *A tagjelölteknek példát kell maguk előtt látni, hogy legyen mihez mérjék saját fejlődésüket.* Ezen a téren is súlyos hibák vannak a III-as alapszervezetnél. Osztönözhet-e nagyobb aktivitásra, ha azt látják a tagjelöltek, hogy a taggyűléseken a párttagok többsége nem jelenik meg? Ha hónapról hónapra 18 párttag helyett 5—6 és mindig ugyanaz az 5—6 elvtárs jelenik meg a taggyűléseken. Ha azt látják, hogy a párttagok ilyen elemi kötelességmulasztásával szemben is liberalizmus uralkodik és még fel sem vetődik az a gondolat, hogyha a felvilágosító, nevelő szó nem használ, akkor érvényesítsék a párt szervezeti szabályzatának azt a pontját, mely kimondja: *azt a párttagot, aki nem teljesíti vagy elhanyagolja a párt iránti kötelességeit, pártbüntetésként egy évig terjedő, időre tagjelöltté lehet visszaminősíteni.*

A tagjelöltek nevelése, de elsősorban a pártszervezetekre háruló nehéz feladatok, harcos, élénk szervezeti életet követelnek. Sem komoly pártmunkáról, sem a tagjelöltek helyes neveléséről nem lehet beszélni olyan körülmények között, amikor a kommunisták két taggyűlés között lényegében csak szakmai munkájukat végzik.

A kiskunhalasi III-as alapszervezetnél ilyen a helyzet. Ezért gyenge a pártmunka, ezért nem kielégítő a tagjelöltek nevelése sem. A vasúton ma kemény munka, nehéz harc folyik az évi terv teljesítéséért, a szállítási feladatok maradéktalan elvégzéséért. A győzelem a kommunisták kezébe van letéve. Minden kommunista felelős a maga területén a munkáért és feladata, hogy új sikerekre lelkesítsen szóval és tettel. Szavaival tárja a pártonkívüliek elé az új szakasz nyomán elénk táruló ragyogó jövőt, tetteivel pedig mutassa meg, hogyan kell küzdeni a cél eléréséért. E munka a legjobb alkalom arra, hogy a kommunisták mellett a tagjelöltek is gyorsan fejlődjenek, s mielőbb bebizonyítsák, hogy alkalmasak arra a megtisztelő címre, melyet egy szó fejez ki: *párttag.*

A vasutas fiatalok életéből

— PETŐFI-ESTET RENDEZETT Sátoraljaújhely pályafenntartás DISZ-szervezete. Egy pedagógus ismerette Petőfi életét és munkásságát, utána a költő legszebb verseiből szavaltak.

— SPORTBALT rendez az üzem sportolói és fiataljai részére december 18-án a Szolnoki Járműjavító DISZ-szervezete, együttműködve a Lokomotiv sportkörrel.

— KIVALÓ MUNKATELJESITMÉNNYEL tiltakoznak Nyugat-Németország újrafelfegyverzése ellen a Keleti-Műszak fiataljai. *Juhász Erzsébet* fúrós 184 százalékot, *Vajda Ferenc* 140 százalékot. *Elek Klára* lakatos 141 százalékot ért el.

— AZ OSSZES FIATALT beszervezik az Ifjúsági Szövetségbe — határozták el Nagykanizsa állomás fiataljai a legutóbbi taggyűlésen. December 15-ig már tíz fiatalt vettek fel.

— DIA-FILM VETITÉSSEL kötik össze a Petőfi iskola foglalkozásait a kaposvári fűtőházban. Az ifjúság érdeklődését bizonyítja, hogy az előadásokról nincs hiányzó.

— A DISZ KÖZPONTI VEZETŐSÉGE vasgyűjtési díjaiért folyó verseny befejeződött. Első a szombathelyi, második a budapesti, harmadik a pécsi igazgatóság DISZ-szervezetei.

— AZ „ALMASKERT", Darwin, Szökőár és más kedvelt művekkel egészítették ki könyvtárukat a Landler Járműjavító fiataljai a vállalatvezetőség támogatása révén.

— KAZÁNKOVÁCS IFJUSÁGI BRIGÁD alakul a Szolnoki Járműjavítóban. A fiatalok versenyre hívják az idősebb kazánkovácsokat.

Nemzetközi HIREK

Mekis József elvtárs felszólalása az SZVSZ főtanácsának VII. ülésszakán

Amint már beszámoltunk róla, a Szakszervezeti Világszövetség Főtanácsa december 9—14-ig tartotta VII. ülésszakát.

A magyar küldöttség vezetője *Mekis József* elvtárs, a SZOT elnöke a magyar szakszervezetek nevében szeretettel köszöntötte a Főtanács tagjait és a nagyjelentőségű ülésszakot.

A magyar munkások — mondotta többek között — növekvő aggodalommal és együttérzéssel látják, hogy mind több országban üldözik a szakszervezeteket és hogy ez az üldözés egyre hevesebb. A magyar dolgozók mélységes együttérzését tolmácsolta mindazoknak a népeknek, amelyeknek vére patakokban ömlik a külföldi elnyomás következtében, amelyeknek demokratikus szervezeteit betiltják, legjobb szakszervezeti harcosait bebörtönzik és megkínozzák.

A továbbiakban rámutatott arra a hidegháborúra, amelyet számos nyugateurópai országban és az Egyesült Államokban folytatnak a szakszervezeti mozgalom ellen, majd így folytatta beszédét: A magyar szakszervezeteknek az a véleménye, hogy a Szakszervezeti Világszövetségnek az eddiginél még hatékonyabban és aktívabban kell támogatnia a nemzetközi békevédelmi mozgalmakat. Napjainkban újra a háború, a pusztulás veszélye nehezedik Európa és a világ népeire. A londoni és a párizsi egyezmények keresztülhajszolása, a német militarizmus és fasizmus feltámasztása mélységesen aggasztja és felháborítja a munkásosztályt.

A kibontakozás útját, a megoldás útját világosan megmutatja az európai béke és biztonság kérdéseivel foglalkozó moszkvai tanácskozás deklarációja.

A magyar dolgozók testvéri szolidaritására bizton számíthat mindenki, aki a béke, a nemzeti függetlenség, a népjólét, az emberi haladás ügyét kívánja előbbrevinni.

Célunk világos, nézeteink egységesek, el vagyunk szánva arra, hogy tovább fokozzuk erőfeszítéseinket a béke védelméért. A felelősségünk — a munkásosztály felelőssége — nagy, de büszkén kell vállalnunk ezt a felelősséget. A nemzetközi munkásosztály és a munkásmozgalom magyarországi harcosai készek teljes és feltétel nélküli segítséget nyujtani ehhez a küzdelemhez — fejezte be beszédét *Mekis* elvtárs.

Elutazott a hazánkban járt osztrák vasutasküldöttség

Előző számunkban megírtuk, hogy a Vasutas Dolgozók Szakszervezetének meghívására öttagú osztrák vasutasküldöttség látogatott hazánkba. A küldöttség tagjai, *Lichtenegger* elvtárs vezetésével gazdag tapasztalatot gyüjtöttek több vasúti üzemben, látogatást tettek a szakszervezet központjában, a „Szocialista vasútért" szerkesztőségében, megnézték a főváros nevezetességeit.

Az osztrák vendégek — akik december 13-án este utaztak vissza Ausztriába — nagy elismeréssel nyilatkoztak a látottakról.

SZOVJETUNIÓ

Egymillió kilométer nagyjavítás nélkül

A tomszki állomás kiváló mozdonyvezetője, G. E. *Kucsurin* két társával együtt módszeresen növeli mozdonyuknak a két javítás közötti kilométerteljesítményét. Mozdonyuk már harmadik esetben éri el a százezerkilométeres, nagyjavítás nélküli futást, holott a norma 65.000 kilométer.

Néhány évvel ezelőtt *Kucsurin* elvtárs vállalást tett: egymillió kilométert tesz meg mozdonyával nagyjavítás nélkül. Szavát meg is tartotta: 70.000 kilométerrel már túl is teljesítette.

Harmincfokos hidegben is 125 százalék

A szovjet vasutasok minden tartalékot igyekeznek felhasználni a téli szállítási terv túlteljesítésére. Az uzlovai körzet kollektívája munkaversenyt indított az irányvonatképzés növelésére. Sok vonatot úgy állítanak össze, hogy a nagy rendezőpályaudvarokon is ácsorgás nélkül haladhassanak át. Különösen fontos ez most, amikor a hőmérő sokhelyen 30 fokra süllyed.

Különösen kiemelkedő a cseljabinszki vasutasok teljesítménye, akik a hirtelen beállott 30 fokos hideg ellenére is, 125 százalékra teljesítették tervüket.

A budapesti területi bizottság téli ankétján

A *budapesti területi bizottság* ankétra hívta össze a pályafenntartási szolgálat legkiválóbb dolgozóit, hogy megbeszéljék a téli tennivalókat, a még megvalósításra váró feladatokat.

Gróf József elvtárs, a területi bizottság vezetőjének megnyitója után *Bócsa József* előmunkás vázolta azokat a feladatokat, amelyek a tél küszöbén a pályafenntartási dolgozókra várnak. Elsősorban a hóeltakarító szerszámok készenlétben tartására hívta fel a figyelmet. A vízellátás biztosításáról, a vízdaruk és a csővezetékek fagyás elleni védelméről, az ablakok, ajtók megjavításáról a legsürgősebben gondoskodni kell. Beköszöntött a hideg, a hó és a *ceglédi fűtőháznál még mindig 180 törött ablak van.* Hasonló bajok vannak sajnos más helyen is.

Végül hangoztatta: *a téli forgalmat csak a szolgálati ágak jó együttműködésével lehet sikeresen lebonyolítani.* Az idén nem szabad előfordulnia annak, ami tavaly sokszor megtörtént, hogy *amíg a pályafenntartási dolgozók pihenő nélkül, nagy nehézségek között végezték a hóeltakarítást, egyes állomási dolgozók vonatmentes időben a fűtött őrbódéból téllenül és közönnyel nézték a munkát.*

Az élénk és alapos vita során *Moharos* pályamester (Kelenföld) beszámolt szakaszának felkészüléséről. Kérte, hogy az iparosoknak is adjanak esőköpenyt. *Bányai András* pályamester (Ferencváros) a többi között szóvátette, hogy a forgalom nem fordít elég gondot a kéziállítású váltók tisztítására, a rosszul záródó csúcssínek miatt a váltók helytelen ábrát mutatnak. A váltókezelők sokszor erőszakkal verik a csúcssínt a tősínhez, ami megrövidíti élettartamukat. Ezek a veszélyek télen fokozottan fennállnak. A váltótisztítók, váltóőrök végezzenek lelkiismeretesebb munkát. *Simon* elvtárs (Józsefváros) javasolta, hogy télen állandóan két ember ügyeljen a váltókra. *Drasnó* elvtárs (Rákospalota-Újpest) elmondotta, hogy az állomáson a kijavított tárgyakat szocialista megőrzésre adták át a forgalomnak. *Vércse* pályamester (Épületfenntartási Főnökség) bejelentette, hogy a vasutas-lakások rendbehozása befejezéshez közeledik, az új beruházások építése egész télen át folyik. *Rákosi Antal* előmunkás (Ferencváros) szóvátette, hogy a *Felépítményi Vasanyagjavító* sok esetben hanyagul végzi a csúcssínek hegesztését és azok rosszul zárnak. Több felszólaló kifogásolta, hogy a *melegítő italok ügyében már négy rendelet jelent meg, de még mindig nem tisztázták pontosan, kinek jár és milyen melegítő ital.*

Telek elvtárs, a II. osztály vezetője egyenként válaszolt a felszólalásokra. Közölte: *megváltoztatták a védőruharendeletet.* Pufajka és esőköpeny továbbra is elsősorban a pályamunkásoknak jár, de *ha van belőle elegendő, ki kell adni az iparosoknak is. Grót* elvtárs az elhangzottakat összegezve megállapította, hogy az ankét sok megoldásra váró kérdésre irányította rá a figyelmet. Hiányossága volt, hogy *a felszólalók nem foglalkoztak a munkaversennyel, pedig a verseny téren sem szünetelhet, sőt fokozásával a pályafenntartási szolgálat nagymértékben hozzájárulhat a téli forgalom sikeréhez.*

Jól halad az Északi vasúti híd építése

Tíz évvel ezelőtt, 1944 decemberének egyik ködös napján hatalmas robbanás rázta meg az Óbudai Hajógyár falait. Az Északi vasúti híd karcsú acélteste összeroncsolódva zuhant a jeges Dunába.

Kilenc évvel később, 1953-ban megjelentek a hídépítők. Állványoztak, búvárok tapogattak a folyó medrében az összekúszált acélroncsok között...

A MAVAG és a Hídépítő Vállalat dolgozói az idén kezdték meg a vasszerelési munkát. Egyszerre két irányban haladt a munka. Óbuda és Újpest irányában egyre nőtt a híd, amely hazánk egyik leghosszabb Dunahídja lesz. Jeges szélben, ködben, esőben, vagy perzselő napon lankadatlanul dolgoztak a hídászok. Tavasszal az áradás fenyegette a hidat, de mindenki a helyén maradt.

Az árvíz visszavetette őket az építésben, de behozták a lemaradást. Most újabb állomáshoz érkezett a híd építése: *Nagy László* többszörösen kitüntetett sztahanovista brigádvezető szerelőbrigádjával kedden elérte a Nagy-Dunaágban az utolsó óbudai mederpillért. — *Nem volt könnyű feladat, amit megoldottunk* — mondotta. — *Nemcsak behoztuk a lemaradást, hanem határidő előtt teljesítettük 1954. évi tervünket is. Az év végéig még 50 méteres hidszakasz építését vállaljuk.*

A téli időjárás nem kedvez a hidászoknak. A városokban, a széltől védett utcákon is fázósan sietnek az emberek. A Duna fölött, semmi sem védi a hidászt a hidegtől. De ők szeretik a munkájukat, fel sem veszik a hideget, fagyot. Elhatározták, hogy télen megépítik a Kis-Dunaág fölötti hidat. Máris megkezdték a cölöpözést és a vasszerkezet előkészítését. Január elején megindul a szerelés is.

1955 május 1-re elkészítik a vasúti pályát és ezután már az új hídon át bonyolítják le az esztergomi vonal forgalmát. Az újpesti vasúti hídon át gyorsabban érkezik majd a dorogi bányák szene Budapestre.

Az Északi összekötő vasúti híd a most elkészült komáromi Barátság hídjával a magyar nép újabb győzelmét jelenti a háborús pusztítás felett.

Az étszolgálat dolgozói az utasok jó ellátásáért



A MÁV Utasellátó étszolgálatának dolgozói arra törekszenek, udvarias, előzékeny kiszolgálással, jóminőségű áruval lássák el az utasokat. Képünkön Illés Ferenc (jobboldalon) eiszámol Kiss Péter étszolgálatossal a vonat beérkezése után, a Déli-pályaudvaron.
(Kovács Géza felvétele)

Kihaladás közben is figyeljük a szerelvényt



Hám Irén állomásfelvigyázó, forgalmi szolgálattevő Buda-Császárfürdő állomáson. A vonat menesztése után is nagy figyelemmel ellenőrzi az előtte elhúzó kocsikat, hogy rendellenesség esetén azonnal intézkedhessen.
(Kovács Géza felvétele)

JÁRŐRBEN a miskolci csomóponton

„Üdvözöljük a 402-es gyorsvonat mozdony- és vonatszemélyzetét, amely Füzesabonytól 10 perc késést behozott és pontosan érkezett az állomásra." — Ez üti meg fülünket, amikor megérkezünk Miskolc személypályaudvarra. Mindjárt el is gondolkoztat, hogy a csomóponti versenyt kezdeményező, a kongresszusi versenyben győztes állomás, ahol ilyen élő az agitáció, miért áll jelenleg a csomóponti verseny 14. helyén.

Efelől érdeklődünk *Simon* elvtárs állomásfőnökhelyettesnél, aki gyors egymásutánban sorolja az érveket. A személycsoportból csak a délutáni a rendes. Sokszor órákig elhúzódnak a fékpróbák. Nincs annyi elegyünk, hogy túlsúlyos vonatot továbbítsunk. A tehervonatok menetrendszerinti indítását a sok *„becsatlakozás"* miatt nem tudjuk teljesíteni. Hiába akarjuk időben elindítani a tehervonatot, ha az elegy más irányból késve érkezik. Hiába szabtak meg 2400 kocsit a gurító napi teljesítményének, ha nem fut be az állomásra ennyi elegy. És mégegy, ami egészen újszerűen hangzik: dolgozóink elvégzik a munkájukat, de nem olyan lendülettel, mint korábban. Ugy néz ki a dolog, hogyha több a munka, akkor nagyobb a lendület és most hogy megcsappant a forgalom, ráérők módjára dolgozgatnak.

Géprevárás, vonatravárás

Ez így egyszerűen érthető is volna, de ha tovább böngészszük az állomás munkáját, másként fest a dolog. Vegyünk egy napot, mondjuk december 10-ét. Ezen a napon 11 vonat 1875 percet várt gépre. Mintha meg is találnánk a hibák eredőjét a fűtőház munkájában. De a mérleg nyelve azt mutatja, hogy ugyanezen a napon négy gép 500 percet várt vonatra. A géprendelés időben megtörtént, de egyetlen vonat átszámozása, a vonatkésések, egy gép kiesése felborította a mozdonyvezénylést.

Érdekesen megfordul a beszélgetés menete, amikor *Keszthelyi* elvtárs forgalmi szolgálattevő arról beszél, hogy amikor mozgósítanak a jobb munkára, akkor a vonatok elmennek rendesen, 15—20 perc alatt megtörténik a fékpróba is. Ebből a gondolatból kiindulva kérdezzük meg, hogy milyen a viszony a csomópont szolgálati főnökei és a mozgalmi szervek között. És szerintünk itt a hiba gyökere. Korábban szinte naponként találkozott az állomás és fűtőházfőnök és megbeszélték a teendőket. Az utóbbi időben havonként egyszer tartanak csomóponti értekezletet, amelyre gyakran meg sem hívják a mozgalmi szerveket, csak kesergenek a bajok felett, kongatják a *„vészharangot" a szakmai vezetők*, de hogy a mozgalmi szervekkel karöltve kizökkentenék az állomást a tespedésből, ez ma még hiányzik.

A fűtőháznál is szóvátesszük a lemaradásokat. *Ruttkovszki* elvtárs, üb-elnök is a laza kapcsolatot kifogásolja. Megkérdezzük az egyik dolgozót, mi a véleménye a vezetésről. Meglepően azt válaszolja, hogy nem ismeri a szolgálati főnököt, mert az még nem járt munkahelyükön.

Egész kis csoport alakul körülöttünk és amikor a forgalom és vontatás kapcsolatát feszegetjük, csak úgy árad a szó. *Zalán* Ferenc mozdonyvezető tipikus példáit sorolja a rossz együttműködésnek. Az állomáson például nem kap gépkisérőt. Emiatt gyakori a parázs vita, közben áll a mozdony, aminek a vasut vallja kárát.

A beszélgetés keretét nem tudjuk csupán miskolci viszonylatra korlátozni, de nem is baj, hiszen a csatlakozó vonalakon történő késések nagyban befolyásolják az egész csomópont munkáját. Olyan egyszerű dolog lenne például a berakásra kerülő árut kényelemszeretetből nem a forgalmi irodával szemben berakni, ami 5—6 perces késést jelent egy-egy állomáson. Az utasok már megszokták, hogy meddig szokott felszaladni a vonat, ki az elején, ki a végén akar helyet foglalni. Igen ám, de a mozdony sokszor 50 méterrel előbb áll meg. Ismét vita a két szolgálati ág között, az utasok zúgolódnak, késik a vonat.

Kisfalvi Béla külsős mozdonyfelvigyázó elpanaszolja, hogy a fűtőház dolgozóinak többsége vidékről jár be és természetszerűen a helybeli állomásról végzik, illetve végeznék az értesítést. De sok állomásfőnök szívességnek nézi a fűtőház értesítési kérelmét. Arra hivatkozva, hogy nagy a sár és a fűtőház a málházónak nem ad bakancsot, gyakran elmulasztják az értesítést. Emődön az is megtörtént, hogy csak a politikai osztály vezetőjének közvetlen utasítására voltak hajlandók két fűtőt értesíteni. *Székely* János mozdonyvezető, amikor kifogás tárgyává tette a menetirányítónál, hogy 35 percet késett, mert a gyorsvonat előtt helytelenül elengedtek egy tehervonatot, a menetirányító azt felelte, hogy a jelző azért van, hogyha *„megálljt"* mutat, akkor a mozdonyvezető megálljon.

A mozgalmi szerveknél is látunk hibákat. Elmaradnak a szakszervezeti hizalmi csoportértekezletek. Maguk a bizalmiak sem tesznek vállalásokat, a dolgozók nem fordulnak kéréseikkel a bizalmihoz. Keserűen mondják, hol van az a versenylendület, amely korábban jellemezte a miskolciakat? Azt a hatalmas erőt pedig, ami 103 szakszervezeti és a pártbizalmiak munkája együttesen jelent, nem szabad kihasználatlanul hagyni.

Tovább kell látni a szűk szolgálati érdekeken. A pártszervezetek feladata, hogy közelebb vigyék egymáshoz a vezetőket és dolgozókat. Keressék a kapcsolatot a csatlakozó vonalak vezetőivel, dolgozóival, beszéljék meg a teendőket a jobb, gyorsabb, olcsóbb szállítás megteremtése végett. Hiszen dicsekedhet a miskolci csomópont példás együttműködéssel, országraszóló eredményekkel is. Elevenítsék fel a kongresszusi verseny tapasztalatait, a párttagok, az aktivák legyenek mozgatói, előrelendítői a jobb munkának. A pártszervezetek követeljék meg, hogy problémáikkal forduljanak hozzájuk a szolgálati vezetők, segítsék őket, tegyenek meg mindent együtt a tervek teljesítésére és akkor — a miskolci dolgozókat ismét példaképül állíthatjuk dolgozótársaik elé.

Látogatás ferencvárosi állomásirányítónál

A ferencvárosi sínrengeteg közepén magányos, kopottas épület áll. Az egyik szélesablakú szobájában, melyből odalátni a *„rendezői torokra"*, dolgozik az állomásirányító.

K. is tulajdonképpen az állomásirányító? Ő az állomás parancsnoka, mondhatnánk, központi alakja valamennyi nagy állomásnak, aki kezét állandóan a vasút ütőerén tartja. Ismeri az érkező vonatok elemzését, összeállítását s ennek alapján intézkedik a vonatok fogadásáról, az induló vonatok összeállításáról. Gondoskodik az induló vonatok gépeiről, vonatkísérő szakaszairól, a tartalékok munkájáról, a gurítási sorrend megszabásáról. Nagymértékben rajta múlik az egész állomás jó vagy rossz munkája, kihat az ácsorgási időkre, befolyásolja a gégrevárást, a vonatravárást.

Nem könnyű ez a feladat egyetlen csomóponton sem, de különösen nehéz a vasút szívében, Ferencvárosban. Ha egy mozdonyvezető ácsorgásról kezd panaszkodni, akkor Ferencvároson kezdi a sorolást, de Ferencvároson kezdik panaszaikat mindenütt, ahol bírálni kezdik vasutasok a vasutat. Hogy mennyiben jogosak ezek a panaszok, azt nehéz lenne eldönteni, de annyi bizonyos, hogy a tárgyi nehézségek mellett sok hiányosság van az állomásirányítók munkájában.

Az állomásirányítók hibáiról

Az állomásirányítók legnagyobb hibája az, hogy nem váltak ténylegesen parancsnokaivá az állomásoknak. Sokszor nem látnak túl saját állomásukon és emiatt nem törődnek az érkező vonatokkal, melynek következménye, hogy azok nem egyszer órákat ácsorognak engedélyre várva. Gyakori, hogy nem ismerik az érkező vonatok elemzéseit és nem készítenek azok fogadására, feldolgozására megfelelő ütemtervet. Nem törődnek azzal, hogy menetrendszerinti időre össze legyen állítva a vonat és nem ellenőrzik, különösen a tolatós vonatok összeállítását. Az irányvonatok tisztaságára sem fordítanak gondot, legtöbbször csak egy cél lebeg előttük: *mielőbb elmenjen tőlük a vonat.*

És ami nem az állomásirányítón múlik

Sok a panasz amiatt is, hogy nem tartják kézben az állomási tolatásokat és a gurítást, melynek következtében gyakran előfordul, hogy nincsenek szabad vágányok az érkező vonatok számára. Jogosak azok a panaszok is, melyek a gép- és szakaszrendelések miatt érik az állomási irányítókat. Előfordult például *Ferencváros* állomáson, hogy az állomásirányító a 480-as számú vonat szakaszát már 1 órakor kikérte, holott a vonat csak reggel 6 órára lett kész. A szakaszt emiatt 2 óra 40 perckor újra visszaküldték a laktanyába azzal hogy csak reggel 5 óra után jöjjenek ki. Hasonló eset volt az is, amikor az 1298. számú vonat szakaszát 19 órakor kikérte az állomásirányító a vezénylettől, holott a vonat gépe csak reggel 5 órakor járt ki a fűtőházból és a vonat 7 órakor indult el. Ez a szakasz teljesen feleslegesen 12 órát töltött szolgálatban. Nem kisebb mulasztás volt az sem, amikor a 70-es számú győri vonatot *Gubacs* már 0.30 perckor kitette az indulóvágányra, de erről az állomásirányítónak nem volt tudomása és nem rendelt időben gépet a vonathoz. Végül 1 óra 30 perckor szólt a villanymozdony menetirányítónak, aki a késői géprendelés miatt csak reggel 7 órára tudott gépet biztosítani.

Mindez az állomásirányító munkájának hibája. Azonban ha szobájából kitekintünk a *„rendezői torokra"*, akkor látunk olyan hibákat is, mely nem mindig rajta múlik. Azon a bizonyos két angol váltón megy keresztül szinte minden vonatmozgás. Ha tolatás van, vagy a gurítóba húznak — akkor várnak az érkező és induló vonatok. Lehetne folytatni a különböző „variációkat", melynek következményei súlyos teherként nyomják az állomásirányító vállait is.

Mindezt figyelembevéve ne hagyjuk szó nélkül azokat a hiányosságokat sem, amelyeknek kijavítása a többi vasutas dolgozón múlik és pillanatnyilag igen sokat segítene nemcsak az állomásirányítónak, hanem az egész állomásnak.

Ferencvárosban minden perc drága, s ezt sokan még nem értik meg. *Előfordul, hogy a bejárati jelző szabadra állítása után sokszor csak 15—20. sőt 30 perc mulva indul el a vonat a mozdony- és vonatvezető figyelmetlensége következtében.* A felesleges vitatkozás miatt sokszor drága percek vesznek el, melyek aztán behozhatatlan következményekkel járnak. Mennyivel egyszerűbb lenne várakozás és vita nélkül azonnal végrehajtani a kapott rendelkezést!

Hasonló a helyzet *a vonatátvevőkkel.* Gyakran felületesen dolgoznak és *elírják a kocsin a gurítóvágány számát.* Ennek következménye: az induló vonatokból kocsikisorozás, hosszú percekig szükségtelen, egyéb munkát gátló, túlmunka. Gyakran közönyösek a *vonatvezetők* is. Nem igyekeznek a vonatot időben felírni és emiatt a számadások átvétele órákig tart. Lehetne folytatni a felsorolást, de nem szükséges. Ennyi is bizonyítja, hogy az együttműködés, a lelkiismeretesség, az utasításszerinti munka és az állomásirányító nagyobb gondossága, körültekintő intézkedése enyhíthetné a ferencvárosi hibákat és megkönnyítené a sok nehézség közepette dolgozó csomópont munkáját.

Használjuk ki jobban a kocsik rakterületét

Lassan, óvatosan tolja az öreg 326-os az élővel rakott hosszú kocsisort. Egyik része a marhavásártérre szarvasmarhákkal rakva, a másik sertésszállítmánnyal telve gördül a Gubacsi úti sertésvágóhíd felé.

Ahogy nézzük a kocsikat, feltűnik, hogy némelyikben zsúfoltan, szinte tömötten állnak az állatok, másutt nagy rakterületű kocsikban csupán néhány élő érkezik. Ez annál furcsább, mert valamennyiünk érdeke a kocsik kihasználása, útjának meggyorsítása, hogy újabb rendelésnél a felek rendelkezésére bocsáthassuk.

Cseh Etelka intéző, a sertésvásártér számadópénztárosának megfigyelése szerint az Állatforgalmi Vállalat az élő felhajtásánál és a kocsik megrendelésénél sokszor nem jár el körültekintően. Elosztják a meglévő mennyiséget a rendelkezésre bocsátott kocsikban és így sok esetben 180—200 forint fuvardíjjal megüsszák a kihasználatlanul feladott kocsik költségét. Tudják, hogy ha a vasút rendelkezésére bocsátják az üres kocsit, 300 forint „büntetést" fizetnek.

A sertésvásártéri látogatásunk csak alátámasztja ezt a tapasztalatot. *Miskolci András* pénztárfőnök és *Kereszti János* számadópénztáros elvtársak az éppen most befutott fuvarleveleket mutatják. Bizony van hiba bőven. Az állomások és a felek együttes hibája, hogy az „M"-jelzésű, emeletes szállítókocsikat rosszul használják ki. Kiskőrös állomáson december 8-án feladott 18 813 és a 199 500 számú „M" kocsik mindegyike kétemeletes az egyik 33, a másik 36 négyzetméter rakterületű. Mindkét kocsinak csak egyik emeletét rakták meg sertéssel, tehát egy kocsi is elég lett volna, ha kihasználják mindkét emeletet.

Az elmult napokban a miniszter elvtárs már rendelkezett, hogy vizsgálják felül az élőállatok fuvarozásánál fennálló állapotot, hogy minél előbb kiküszöbölhessük a hiányosságokat. A Vasúti Főosztályon *Auer* és *Hajdu* elvtársak közel 40 000 fuvarlevelet vizsgáltak felül, hogy megfelelő képet alkothassanak a kocsik kihasználásáról. Megállapították, hogy az elmult 11 hónap alatt a Vágóhíd részére, szarvasmarhával és juhhal érkezett kocsik 16.7 százaléka kihasználatlanul futott. És ami a legérdekesebb: *a feladók a kihasználatlanul futó kocsikban fuvarozott állatok után majdnem félmillió forinttal többet fizettek szállítási költségként, mintha jól kihasználták volna.* A sertésvásártérre érkezett kocsik 7 százaléka futott kihasználatlanul ugyanezen idő alatt és közel 200 000 forintjába került a gondatlanul eljáró vállalatoknak. Vidéki viszonylatban még rosszabb a helyzet. Itt a marhát szállító vagonok 41 százaléka, a sertést továbbító kocsik 15 százaléka futott kihasználatlanul, mintegy 150 000 forint többlet fuvardíjat okozva.

Tanulság: a vasút legyen szemfülesebb az ilyen eljárások felfedésében, s a felekkel együtt nemcsak a vállalat, hanem az egész népgazdaság érdekeit nézzék, amikor a kocsik rakterületének kihasználásáról van szó.

Szívvel, kedvvel, lelkesedéssel...

A Sztálin út 88. számú ház mindhárom emeletét csaknem kivétel nélkül vasutas dolgozók lakják. A környező házakban is nem egy lakás ajtaján találjuk a vasutasok névtábláját. Mennyi probléma, kívánság, panasz születik akár egy nap alatt is egy ilyen nagy épületben. És milyen jó, ha van valaki, akinek azon melegében elmondhatjuk ami a szívünkön fekszik, vagy a kedélyünket nyomja. A tanácsválasztás óta van már ilyen valaki a 114-es körzetben, a vasutas háztömbben, mégpedig, ahogyan mondják, az ő „családjukból": *Martinovich István* tanácstag.

Bizalom most – de négy év multva is

— Nem tudok még érdemlegeset mondani tanácstagi munkámról — ezzel fogad a fiatal tanácstag és a következő pillanatban már meg is cáfolja kijelentését: megnyílnak a szavak zsilipjei és a tervek a munka, a tennivalók valóságos áradatában találjuk magunkat. Csak az tud így, ilyen lelkesen, ilyen örvénylő belefeledkezéssel beszélni, akinek szavait az emberek és a munka szeretete, a fiatalság akadályokat legyőző lendülete fűti.

— Amikor tanácstaggá jelöltek, esténként végigjártam körzetemet minden lakásban eltöltöttem negyedórát, félórát kezdi. — Igaz, a ház lakóit már többé-kevésbbé ismertem, ők is engem, hiszen születésem óta, harmincegyedik éve itt lakom. Nos, egyik ilyen körútam során azt mondja egy idősebb néni: „Milyen jó, hogy maga lesz a tanácstagunk. Mégis, vasutas." Én erre azt válaszoltam, hogy örülök a bizalomnak, de szeretném ha egy év, vagy négy év multán mondaná, amikor már csakugyan ismeri a munkámat. Hát ezért úgy akarok dolgozni, hogy ne változzon meg senkinek a véleménye, aki bizalommal van irántam és rajtam keresztül a tanács iránt.

— Elvem — folytatja — hogy mindenkor azok szabják meg az elvégzendő feladatokat, akik megválasztottak. A VI. kerületi tanács alakuló ülésén, mint mérnökembert, a terv- és műszaki állandó bizottság titkárává választottak. Máris sokirányú feladattal biztak meg, amelyek közé tartozik az épületek karbantartása, a lakások szaporítása, úgy, hogy a használatlan hivatali, vagy raktárhelyiségeket mielőbb változtassuk lakássokká, továbbá a tervek ellenőrzése, főként olyan szempontból hogy a kerületi beruházások határidőre, költségtúllépés nélkül elkészüljenek. Ne tartson például egy három hétre tervezett üzletátalakítás félévig. Aztán itt van a környék egyik legfájóbb problémája: kevés az üzlet, mielőbb kellene rövidáru és textilüzlet, illatszerbolt, de nincs a környéken mozi, játszótér sem.

Egyszuszra mondja el mindezt *Martinovich* elvtárs, sőt folytatja azokkal a tervekkel, amelyekkel még szorosabbá akarja tenni a kapcsolatot a lakosság és a tanács között. Ezekből talán csak két adatot írjunk ide:

— Nem szabad előfordulni, hogy akár a legkisebbnek látszó kérést, vagy kérdést is megválaszolatlanul hagyja a tanács, mert nincsen lényegtelen probléma. Őszintén mondjuk meg azt is, ha valamit nem tudunk megvalósítani.

Próbáljuk meg most még egy-két mondatban bemutatni *Martinovich* elvtársat, mint a 7 C. osztály mérnökét is. Ezen a helyen is éppen olyan lelkes, odaadó munkával áll a közösség szolgálatában, mint a tanácsban. A villamos vontatási alállomások ügyeinek előadója, ezenkívül a 11-es számu kohó- és gépipari technikum tanára, a vasúti mérnöki továbbképző tanfolyam előadója. Hogyan osztja be az idejét ilyen elfoglaltság mellett?

— Amit az ember szívvel, kedvvel, lelkesedéssel csinál, azt negyedannyi idő alatt el tudja végezni...

Bizonyos, hogy nem fognak csalódni új tanácstagjukban a vasutas-tömb lakói...

A gondos vonatvezető



Molnár Imre tapolcai vonatvezető az 1214-es indulásánál ellenőrzi a jegyvizsgáló lámpák állapotát. Fokki Mária jegyvizsgáló büszkén mutatja be a gondosan karbantartott lámpát.
(Kovács Géza felvétele)

Új szovjet villamosmozdony



A novocserkaszki „Bugyonij" villamosmozdonygyártó üzem most bocsátotta első útjára a váltóárammal működő N—0—001 új villamosmozdonyt.
(Foto Agentpress)

Az akkumulátor szerelőműhelyben



Különös gonddal végzik a kocsiszolgálati főnökségek AKKU-szerelőműhelyében az elemek töltését. Képünk a Nyugati pályaudvari műhelyt ábrázolja.

(Kovács Géza felv.)

A beteglátogatási albizottság munkája Békéscsabán

A beteglátogató feladata, hogy összekötő kapocs legyen a beteg dolgozó és munkahelye között, segítségére legyen a betegnek esetleges problémái elintézésénél, de feladata az is, hogy leleplezze a dolgozókat megkárosító táppénzcsalókat. Az alábbiakban Vajda János elvtárs, Békéscsaba állomás üzemi bizottságának elnöke arról számol be, hogyan oldották meg ezeket a feladatokat állomásukon.

Amikor a TT az üzemi bizottsági elnök irányítása alá került, sok vonatkozásban nem volt kielégítő a munkája. Magam sem fordítottam elég gondot a TT munkájának ellenőrzésére, a tagok nem ismerték feladataikat, munkaterv nem volt. A területi bizottság ismételt bírálata után *munkatervet készítettünk*, kéthetenként *rendszeresen megtartottuk a tanácsüléseket*, amelyeken az albizottságok vezetői beszámoltak a végzett munkáról.

A rendszeres, tervszerinti munka a beteglátogatási albizottságnál is hamarosan megmutatta hatását. *Kiss Károly* elvtárs *jó aktivahálózatot szervezett.* Minden szolgálati helyről, minden brigádból kiválasztott egy-egy beteglátogatót. A kiválasztásnál figyelembe vettük a helyi adottságokat. A vidéki dolgozók látogatását úgy oldottuk meg, hogy a betegek látogatásával a helyben lakó elvtársakat bíztuk meg, de több esetben a helyi üzemi bizottságok segítségét is kértük.

Az év első negyedében a beteg dolgozók 40—50 százalékát látogattuk meg, *a harmadikban már 95 százalékát, négypedig 24—48 órán belül.* Az aktívák jelentése alapján az üzemi bizottság több dolgozót utaltatott gyógyüdülésre. Ha szükségét láttuk, a beteg külön kérése nélkül segélyt utaltunk ki.

Az elvtársi segítségnyujtás szép példái mellett a beteglátogatók éberségéről is több példa tanúskodik. A dolgozókat megkárosító táppénzcsalóktól az utóbbi hónapokban 21 esetben vonták meg a táppénzt a beteglátogatók jelentése alapján. A vidéki betegek látogatására többször tehervonattal, vagy kerékpárral utaznak a beteglátogatók, nehogy az álbetegek — ismerve a személyvonatok érkezését — ki tudják játszani őket. A *„szombati betegeket"* vasárnaponként rendszerint kétszer látogatják meg. Ez volt a veszte a Gyomán lakó *Zs. Tímár Mihály* gépkísérőnek, akit a beteglátogató vasárnap délelőtt sportversenyen, este pedig táncmulatságon talált. Természetesen háromnapos *„betegségére"* nem kapott táppénzt.

Az eredmények mellett vannak még hibák is az albizottság munkájában. Nem elég jó a kapcsolat az igazgatósági főorvossal, nem ismertetjük minden esetben a dolgozókkal, milyen segítséget nyujtott a beteglátogatási albizottság a beteg dolgozónak, ugyancsak nem ismertetjük elég behatóan a társadalombiztosítási tudnivalókat, ezért előfordul, hogy egyes dolgozók nem tudják, mi a teendőjük megbetegedés esetén. A hibák kijavítását úgy igyekszünk elősegíteni, hogy *társadalombiztosítási faliujságot* létesítettünk, s tervbe vettük, hogy *esti társadalombiztosítási tanfolyamot* rendezünk az aktívák továbbképzésére. ezenkívül ankétokon tájékoztatjuk a dolgozókat társadalombiztosítási jogaikról és kötelességeikről.

Előfűtött, tiszta, kivilágított vonatokat

Kora reggel óta esik a csontigható hideg téli eső. A nyirkos hideg áthatol cipőn, ruhán. A Nyugati pályaudvarról kora délután induló munkásvonatok utasai sietve szállnak be: jól esik ilyenkor a fűtött kocsi simogató melege. Illetve jól esnék, de...

Ne folytassuk tovább, mert a „de" után az következnék, hogy az otthonukba igyekvő, fázós utasok esetleg fűtetlen kocsikra találnak. Lássuk inkább, miként követnek el mindent *a nyugati műszaki kocsiszolgálat* dolgozói, hogy ne legyen fűtetlen kocsi és tiszta, meleg, jól világított vonatok vigyék az utazó közönséget.

A tárolóvágányok között ilyenkor a déli órákban nagy a sürgés-forgás. Seprűkkel, vedrekkel, törlőruhákkal felszerelve állnak a kocsitisztító brigádok és ha kitolnak egy-egy nemrég érkezett szerelvényt, megrohamozzák takarító szerszámaikkal. *Böhm* művezető elvtárs személyesen ügyel a munkára, közben elmondja, mik a problémáik. Elsősorban: *kicsi a létszám, a munka meg sok.*

— Bizony sok — kapcsolódik a beszélgetésbe *Erdősi* Anna brigádvezető — és különösen a távolsági vonatok olyan piszkosan érkeznek vissza, hogy sokszor 4—5 vödör szemetet is kisöprünk némely kocsiból. *A jegyvizsgáló elvtársak jobban ügyelhetnének, hogy az utasok ne szemeteljenek. Oktassák, figyelmeztessék őket a tisztaságra.* De így is elvégezzük munkánkat és *a Nyugatiból nem megy ki egyetlen takarítatlan kocsi* sem.

Alig hagyják el a „tisztába tett" kocsikat a takarító brigádok, a lakatosok veszik munkába a szerelvényeket. 12 órától 15 óráig öt induló vonata van az állomásnak, ezek legalább egy órával előbb már az induló vágányon vannak, ami a forgalom jó munkáját dicséri. Először a vezetékek sűrített levegővel való feltöltése történik meg. Alig végeznek a féklakatosok, *megkezdődik az előfűtés.* A két előfűtőtelep állandóan dolgozik és a pályaudvar napi 89 vonatjából 82-őt minden esetben előfűtenek. Hét rövid vonatot a mozdony is könnyen fel tud melegíteni.

A csarnok első vágányán már készen áll a 14.20-kor induló veresegyház—váci munkásvonat. *Czeitler Ferenc* gőzfűtési lakatos és *Lassány János* segédmunkás a 11.30-kor beállított vonaton 13.05-kor, tehát jó idejében, elkezdték az előfűtést, *de nincsenek megelégedve munkájuk eredményével.* Czeitler elvtárs csak a fejét csóválja, amikor a feszmérőt nézi. — *Nincs nyomás* — mondja bosszankodva. — Tessék megnézni — mutat a feszmérőre — másfél légkört jelez, holott legalább 5—6 légköri nyomásnak kellene lenni, hogy jó meleg legyen a kocsikban. Másfél óráig majd a lelkünket tettük ki, még sincs olyan meleg, mint szeretnénk.

Valóban, a hátsó három kocsiban elég kellemes, 18—20 fok a hőmérséklet, *a többiben azonban legfeljebb 15—16 fok.* Ez bizony nem sok, pedig a 34 tengelyes vonatnál középen is be volt kapcsolva a gőzvezeték. Az utasok nagykabátban, fázósan húzódnak össze a padokon. *Pozsgai* Gáspárné, KÖZÉRT-dolgozó, aki *Fótra* igyekszik hazafelé, elmondja, hogy majd mindig így van ez, amikor kissé hűvösebb az idő.

Megnézzük még a 14.30-kor induló ócsai vonatot is, nagyjából ezen is hasonló a helyzet előfűtés szempontjából. A kazánházban *Boris János* fűtőről szakad a veríték, olyan buzgón rakja a tüzet, feszmérője mégsem mutat többet három légkörnél.

— A legnagyobb igyekezettel sem lehet nagyobb légköri nyomást kihozni ebből a borsodi darabos és pécsi-iszap keverékből — mondja. — Van egy kevés jobbminőségű szenünk, de azt tartalékoljuk hidegebb időre.

Az előfűtési helyzet tehát nem a legrózsásabb a Nyugatiban, *de nem is kétségbeejtő,* mert a vonatok általában azért 17—20 fokra felfűtött kocsikkal indulnak és ez útközben a mozdonyfűtés következtében hamarosan 20—22 fokra, vagy még magasabbra emelkedik. A távolsági vonatoknál ennél jobb a helyzet, mert ezeket *egész úton kazánkocsi fűti.* Jelenleg hét vonat közlekedik kazánkocsival.

Az akkumulátor telepre látogatunk még be. *Vajda Béla* telepkezelő elvtársnak az a fájdalma, hogy kevés az akkumulátor, emiatt rövid idő jut a töltésre, a telepek hamar kimerülnek és egyes kocsik az út végét sötétben teszik meg. A telep dolgozói mindent elkövetnek, hogy leküzdjék ezt a bajt és jól világított kocsikat adjanak az utasoknak.

Most, a karácsonyi forgalom előtt különösen fontos mindez. Karácsonyra nagyon sok dolgozó utazik haza családjához. A Műszaki Kocsiszolgálat dolgozói tegyék még kellemesebbé a viszontlátást azzal, hogy jó utazási körülményt biztosítanak a dolgozóknak a karácsonyi pihenőnapokra.

Miért kell a fényezőműhely dolgozóinak egészségét rontani

Ha a *Szombathelyi Járműjavítóban* az üzem problémái után érdeklődik a látogató, az első percekben szóbakerül a *fényezőműhely ügye.* A vezetőség és a műhely dolgozói egyaránt keserűséggel beszélnek róla. Mi az oka ennek a keserűségnek?

A régi fényező-épület a háború alatt elpusztult. Először ideiglenesen állították helyre, majd mintegy egy évvel ezelőtt korszerűsítve teljesen újjáépítették. A régi fatető helyett betonszerkezetű tetőzet került a betonoszlopos, betonpadlózatú csarnok fölé. A régi tetővilágítást megszüntették és az új előírásoknak megfelelő oldalvilágítást építettek vastag, homályos, drótbetétes üveggel. A fűtést úgy oldották meg, hogy kidobták a belső tüzelésű „égyú"-kályhákat és alacsonynyomású gőzfűtést, úgynevezett *levegőáramlásos* módszerű fűtést alkalmaztak.

Az építés fővállalkozója a *MÁV Magasépítő* volt, de a részmunkákat, így a fűtést, világítást, alvállalatba adta. A nyári készült el a munka és az első volt ami kiderült, hogy *nem jó a világítás.* Oldalablak csak a keleti falon van, de kevés, a nyugati falon egyáltalán nincs ablak, a tetőzet oldalvilágítású ablakai sem árasztanak elegendő világosságot. A villanyvilágítás *árnyékos fényt* ad, márpedig köztudomású: festeni, fényezni csak jól világított műhelyben lehet.

A fűtés kipróbálása nyáron természetesen nem sikerülhetett, éppen ezért csak most, a hideg idő beálltával derült ki, hogy *a fűtéssel is baj van.* Nem sikerül 10—15 foknál magasabb hőmérsékletet elérni a műhelyben, márpedig tudott dolog, hogy festéshez, fényezéshez legalább 18, de inkább 20—24 fokos hőmérséklet szükséges, mert alacsonyabb hőfokon a festék, a fényezőanyag rosszul kenődik. De az sem utolsó szempont, hogy *a jéghideg betonépületben ilyen alacsony hőmérsékletnél megfáznak a dolgozók.*

Az üzem vezetősége már többször jelentést tett ezekről a hibákról az igazgatóság és a minisztérium illetékeseinek, járt is vagy öt bizottság a fényezőműhelyben, de ettől a fűtés és a világítás még nem javult meg. Pillanatnyilag arról folyik a vita a vállalatokkal: *tervezési, vagy kivitelezési hiba történt-e a fűtőberendezés építésénél.* A tervező vállalat szerint 3000 kalóriájú barnaszénnel 18 fokon felül kellene lenni a hőmérsékletnek a fényezőben, a tény ezzel szemben az, hogy a december 6-tól 12-ig terjedő héten, amikor az átlagos külső hőmérséklet 6 fok volt, *4000 kalóriájú szénnel sem tudtak 10—14 foknál magasabb belső hőmérsékletet elérni.*

Az üzem vezetősége a világítást igyekszik a saját erejéből megoldani. *Fénycsöveket szereltet fel a falakra és a mennyezetre. Most várják az összes érdekeltekből álló „nagybizottság" látogatását.*

Nos, a „nagybizottság" ne sokat habozzon, hanem tartson minél előbb szemlét a fűtőberendezés felett és hozzon mielőbb hathatós határozatot a jobb munka lehetővétele és a dolgozók egészségének megvédése érdekében, mert a fényezőműhely megfelelő fűtése nem tűr halasztást.

Babakiállítás

A Szolnoki Járműjavító ÜV kultúrotthona még nem látott ilyen kiállítást. Hajasbabák, kisebbek, nagyobbak, szőkék és barnák ülnek egymás mellett a polcokon. Népviseletben az egyik, divatos ruhában a másik. Uttörőfiú apró táskával a hátán, sielő baba ízléses siruhában, pilótaruhás legény — ejtőernyővel a hátán. Mellettük mackók — fehérek, melegen csillogó, fényes gombszemekkel. Felvidul az ember láttukon, hátha még arra gondol, hogy e kedves játékok hány gyermekarcra csalnak majd mosolyt a karácsonyi ünnepeken.

De hogyan kerülnek a babák, mackók, a járműjavítóba? V. Kovács Jánosné, az üzemi MNDSZ elnöke adja magyarázatát.

— Októberben játék- és babakészítő tanfolyamot szerveztünk. A tanfolyam sikerét legjobban bizonyítja ez a kiállítás. A babákat, mackókat most eladjuk (elárulom, már majdcsak mindre van vevő) és a nyereségből egyrészt napközink apró lakói kapnak karácsonyi ajándékot, másrészt beteglátogatásaink során nyujtunk anyagi segítséget azoknak, akik szükséget látnak.

— Kik voltak legtevékenyebb részesei a játékkészítésnek?

— Szabados Anni, Magyari Lászlóné, Leidekker Ferencné... de felírhatnánk mind a 30—35 nevet, mert minden asszony igazán szívvel dolgozott, külön talán nem is lehet senkit kiemelni...

A napokban tartja félévi beszámolóját az MNDSZ vezetősége. Büszkék lehetnek a többi eredmény mellett a babakiállítás sikerére is.

Szelecsényi István:

Karácsonyi történet

Huszonhét évvel ezelőtt történt...

A reggel ködbeburkolt előőrse lassan poroszkált végig a pesti utcákon. A hajnal távozni készült a végtelenség kapuján. Szinte egyszerre nyíltak meg a bérházak és ontották a munkások, a kisemberek ezreit, mint kémény a füstöt. Munkába menőket és munkát keresőket. Férfiakat, nőket, vézna gyermekeket egyaránt, akiknek nagyrésze a ködben úszó villamosmegálló felé sietett.

Ebben a mindennapos ébredésben, a véletlen figyelemre méltó szeszélye folytán, ketten léptek ki a bérházrengeteg füstös kövei közül, hogy végülis olyan körülmények között ismerjék meg egymást, amit mindketten szívesen elkerültek volna. Az egyik munkás volt, a másik mérnök.

A dunaparti teherpályaudvar raktári munkása, egy szimpla név koldus tulajdonosa, három apró gyermek apja volt. Tagbaszakadt, izmos, nagy ereje ellenére is jóindulatú, csendes embernek ismerték. Kevés beszéde azonban súlyos felhőnek tünt a záporozni induló égen. Amit mondott, annak éle volt, hasított, vagy hirtelen felvillanó fény, amely ismeretlen mélységekbe világított. Azt mondták róla, hogy kommunista. Öt éve már, hogy az állomáson dolgozott. Sok nélkülözés, gond, megfeszített mindennapi munka töltötte ki az esztendő napjait. Két napja, hogy közölték vele: januárra rendszeresítik. Boldogsággal töltötte el. A gyerekekre gondolt, akiket így talán könnyebben nevel fel. És tegnap, karácsony előtt egy nappal...

Megborzongott. Vékony, nagykockás kabátján felgyűrte a gallért, zsebredugta a kezét, miközben gondolatai kavarogva, rendezetlenül szálltak a valóság és révület mesgyéjén. A házak gyorsan húzódtak mögeje. Már a Soroksári út széles macskakövein járt. Szemeteskocsik végtelen sora döcögött befelé a városba. A pályaudvar melletti kőfal a vágóhíddal szemben végetért. Itt felkapaszkodott a vasuti töltésre. Tehervonat rohant el mellette. Narancssárga, zöld, majd vörös fények hatoltak a szemébe, idegesítő zaj, majd ismét csend...

Átment a vágányokon. Ebben a pillanatban egy férfi haladt el mellette. A másik. Fiatal, munkanélküli gépészmérnök, aki egész éjjel havat lapátolt. Az úton ment, sietős dobogása felkeltette a munkás figyelmét. Megfordult. Állig begombolt malaclopót viselt, kalapján felszakadt a szalag s lobogott utána, mintha üdvözletet tolmácsolna. Fejét kónyadozva hordta, arcából semmit nem láthatott. Nem figyelte tovább a siető embert, mint ahogy az sem vett róla tudomást.

A Spódium-gyár felöli részen lement a kislépcsőn. Le a híd alá, a végeláthatatlan víz, a ködbeveszö Duna partjára. Leült, hogy gondolkozzék. Messziről tompán, vontatottan hallatszott az éledő város zaja. Sirályok keringtek vijjogó szálldosással a habok felett. Ezüstös testük összeolvadt a víztükörrel. Elmélyülten szemlélte mindezt és szeme megfátyolosodott. Ami tegnap történt, nem kerülhette el.

★

Az állomás főnöke, a mindenható főfelügyelő a központi vásárcsarnokban éjjeli ellenőrzést tartott és elvágódott egy elhullajtott narancshéjon. A vérmes, nagydarab embert elöntötte a düh és őt, aki legkevésbé volt okozója balesetének, kétszer arculütötte. — Ki van rúgva! — orditotta magából kikelve a hirhedt pancsovai főnök. — Szedje azonnal a sátorfáját! Hiába magyarázta, hogy neki semmi köze a csarnok tisztántartásához. Ezzel még jobban felbőszítette a Közalkalmazottak Nemzeti Szövetsége vasúti csoportjának elnökét, a hadidiszítményes Ferenc József-rend lovagkeresztje és a másodosztályú



„Ebben a pillanatban egy férfi haladt el mellette"

német vaskereszt tulajdonosát, a későbbi kormányfőtanácsost, aki nem átallotta a Vasutas Családgondozó Egyesület elnöki tisztségében a beszervezett tagok után nyolc pengőt, közel negyedmillió pengő jutalékot felvenni. — Hiába próbálták jobb belátásra birni. Az egész csarnok hangzott az orditásától. — Kommunistát nem tűrök az állomáson — zengett a felvételi épület és ki mert vele szembeszállni? Ki mert abban az időben megvédeni egy munkásembert, aki még kommunistagyanús is volt.

Mindössze egy napja volt kenyér nélkül és máris ezer kétség gyötörte. Pártfogó nélkül elhelyezkedni lehetetlenség. A Tanácsköztársaság bukása után két évig munkanélkül lézengett. Nagy keservesen lett pályamunkássá, majd raktári munkássá. Aztán megnősült. Boldog családi életében a szegénység sem tudott foltot ejteni. De mi lesz most, amikor még a mindennapi kenyeret sem tudja előteremteni. Rágta a keserűség. Felesége még az este elment a híres iróhoz, ahol mosni szokott. Első hallásra kijelentette, hogy megirja az esetet a Budapesti Hírlapban, de amikor kiderült, hogy a MÁV-elnök jövendőbeli sógoráról van szó, visszahúzódott.

Köpött egyet. — Ilyenek az urak mind — mormogta a fogai között, és ismét az elveszett kenyérre gondolt. Verébcsapat szállt le körülötte. A madarak borsnyi szemüket várakozásteli kifejezéssel fordították feléje. Pár perccel később a szürke társaság, mintha zsinegen rántották volna fel őket, egyszerre a levegőbe surrant. Érthetetlennek látszott előtte az ijedt rebbenés. Körülnézett. Már világosodott. A sirályok a pillér ormán tollászkodtak. A híd mind élesebben rajzolódott a víz tükrére. Észrevette, hogy a vaskorlát szürke színétől valami sötét tömeg vált el. Elmozdult és kimászott a mellvéd szélére. Megismerte. Az az ember volt, akivel a hídon találkozott. Felugrott, kiáltani akart, de már elkésett. Csak annyit látott, hogy megbillen a fekete árnyék és zuhan ijesztő suhogással a mélységbe. Köpenyét szétbontotta a légáramlat és lebegtette, mintha őskori denevér elevenedett volna meg egy szörnyű lázálomban. A férfit elnyelte a Duna. Mintha ostorral verték volna végig, akkorát csattant a víz, millió és millió hablabda pattant a levegőbe.

Ennyire közel még sohasem volt hozzá a halál. Pár méternyire volt a parttól és átfútta leheletével. Ideje se volt arra, hogy gondolkozzék. — Összes búja-bánata elhagyta ebben a pillanatban. A segítés ösztöne volt az egyedüli, mely arra sarkalta, hogy az öngyilkos segítségére siessen. A víz met-

A SZOMBATHELYI IGAZGATÓSÁG ANKÉTJA

A szombathelyi területi bizottság és az igazgatóság megbeszélésre hívta össze a súlyponti szolgálati helyek legjobb dolgozóit és a mozgalmi szervek vezetőit, hogy megbeszéljék, miért lanyhult el az igazgatóság területén az *„500-as"* mozgalom, mi a teendő, hogy a mozgalom ismét a szállítás hajtóereje legyen.

Szabadfi József elvtárs, a területi bizottság elnökének párszavas megnyitója után *Pánti* Béla elvtárs, az igazgatóság vezetője *kérdéseket intézett a jelenlévőkhöz* a tárgyra vonatkozólag.

A menetirányítók idegenkedése

Az első kérdés: *miért idegenkednek a menetirányítók attól, hogy egyes vonalakon átadják nekik a gépeket és legjobb belátásuk szerint ők rendelkezzenek velük?*

Kiss-Mihók elvtárs (celldömölki fűtőház) rámutatott, hogy az idegenkedés kölcsönös, legtöbbször a mozdonyvezetők se veszik szívesen, ha a menetirányító rendelkezik a géppel, mert ha valahol *„szorít a cipő"*, kiveszik a gépet a fordulójából és ennek rendszerint a gép *„eltemetődése"* a vége. A mozdonyirányítók sem mindig látják el jól feladatukat, néha azt sem tudják, hol a gép. Emiatt a mozdonyfelvigyázók nem tudnak tervezni.

Ábrahám István mozdonyvezető azt kérte a menetirányítóktól, hogyha Celldömölkről jövet Szombathely nem tudja fogadni a vonatot és sokszor 5—6 órát ácsorogtatja, *fordítsák vissza a gépet másik vonatért.* Ő ezt próbaképpen már többször megcsinálta, és így *12 óra alatt egy vonat helyett kettőt hozott.*

Hrabéczi László elvtárs, veszprém-külsői menetirányító arról beszélt, hogy sok nehézséggel kell megküzdeniök, az idegenkedés javarésze ebből származik. Nagyon sok baj van például a darukkal. Zirc állomáson a villanydaru nem működik, emiatt Dudarra, Bakonyszentlászlóra kell járni vízért. A dudari bánya tervszerűtlen rakodása is nagy akadály: nem tudnak irányvonatokat tervezni. A pápa—bánhidai vonal *„500-as"* mozgalma — amely a legjobb volt az igazgatóság területén — azóta lanyhult el, amióta Kisbértől a budapesti igazgatósághoz tartozik a vonal. *Ha erre a vonalrészre kerülnek a gépek, Kisbérnél mintha „vasfüggönyt" bocsátanának le mögöttük.*

Kenyeri elvtárs menetirányító a zalaegerszegi szerelési nehézségeket ismertette. Két-három óra, amíg a gépek szénkészletüket kiegészítik, majd *„pipa"* alá kerülnek pakura felvétele végett. Ez nagy időveszteség, mert a kaniszai gépek minden forduló után *„pipa"* alá mennek.

Novák elvtárs celldömölk—fehérvári menetirányító elmondotta, hogy a szombathelyi mozdonyfelvigyázó gyakran kiveszi az *„500-as"* gépeket a fordulójukból. *Pápa* elvtárs, az igazgatósági menetirányító csoport vezetője rámutatott, hogy Győrön túl képtelenek ellenőrizni gépeiket.

A tolatószemélyzet és az „500"-as mozgalom

A következő kérdés ez volt: *harcol-e a tolatószemélyzet az „500-as" vonatok elegyének összeállításáért. Ábrahám* elvtárs feleletéből az derült ki, hogy *nem nagyon*, mert például Celldömölkön a legtöbbször nincs készen a vonat. Az állomás állandóan zsúfolt, a gépek rendszerint 2—3 órát vesztegelnek a deltán.

Krizmanics elvtárs, a forgalmi csoport előadója azt javasolta: menjenek el Komáromba és Győrbe, kössenek szocialista szerződést az ottani dolgozókkal, hogy a szombathelyi igazgatóság „500-as" gépeinek elegyét biztosítsák.

A menetirányítók és a forgalmi szolgálattevők viszonya

A felszólalásokból kiderült, hogy a menetirányítók *még* nem gazdái egészen a vonalnak, a forgalmi szolgálattevők pedig, mivel szívesen hárítják a felelősséget a menetirányítóra, *már* nem gazdái teljesen az állomásnak. A forgalmi szolgálattevőnek nagyjából *kétféle típusa van kialakulóban.* Az egyik, amelyik *teljesen önállótlan és mindent a menetirányítótól vár*, a másik, amelyik *annyira önfejű, hogy semmit sem teljesít a menetirányító rendelkezéseiből*, azt tartva, hogy egyedül ő parancsol az állomáson. *Mindkét magatartás téves és káros. harcolni kell ellene.* Különösen az utóbbi típus a gyakori. Elhangzott ennek a kérdésnek a tárgyalásánál a javaslat: *a forgalmi szolgálattevők és a menetirányítók látogassák meg egymást kölcsönösen munkahelyükön.*

A válaszok összefoglalása során *Pánti* elvtárs elégedetlenségét fejezte ki amiatt, hogy *nem kapott kielégítő választ arra, hogyan harcol a térfőnök, a forgalmi szolgálattevő és a tolatószemélyzet az „500-as" vonatok összeállításáért. Úgy látszik, nem harcol eléggé, mert erről kevesen beszéltek.* Ebből az a tanulság, hogy erre a kérdésre az igazgatóságnak is több gondot kell fordítani. Megmutatta az értekezlet azt is, hogy az *„500-as"* gépek személyzetét nem szabad cserélgetni. Élesen el kell határolni a menetirányító és a forgalmi szolgálattevő hatáskörét, ami meglehetősen összekeveredett. Bebizonyosodott hogy a *vonatprémium nem előmozdítója, hanem akadályozója a menetrendszerinti közlekedésnek*, de a minisztérium már készíti az új prémiumrendszert. Az igazgatóság gondoskodjon arról, hogy a tanulságokat hasznosítsa és azt a kapcsolt mozgalmon keresztül a jobb munka érdekében felhasználja.

A jegypénztárnál



A gyorsan, kifogástalanul és szolgálatkészen dolgozó jegypénztárosok sokat tehetnek az utazóközönség és a vasút kapcsolatainak szívélyesebbé tételéért.

(Kovács Géza felvétele)

DOLGOZÓINK állást foglalnak

„Legyenek átkozottak a Wehrmacht feltámasztói!"

Hangzik a kiáltás ezer és ezer hazáját szerető, családját féltő vasutas dolgozó ajkáról.

A hozzánk érkezett levelek tömegei is bizonyítják, hogy az anyák és apák, fiúk és testvérek nem felejtettek.

„Háború dúlt, ágyú dörgött,
Hazánk és otthonunk fölött.
Mint pusztítás vészmadara
Zúg repülők sokasága.
Amerre megy, ahol elszáll,
Nyomában a dermedt halál"

— írja *Nagy Gyula* elvtárs, a mátészalkai pályafenntartási főnökség dolgozója, akinek a háborús gyujtogatók elleni gyűlölet adta kezébe a tollat. Versének további részében hálatelt szívvel emlékezik a szabadságot hozó szovjet katonákról.

„Azért hullt a hősök vére,
Hogy mindenütt legyen béke.
Hősök, akik itt pihentek,
Nép szívében tovább éltek.
Sírotoknál megfogadjuk,
Azt a zászlót el nem hagyjuk."

Nemcsak a mult gyűlölete, hanem a sokat ígérő jövő féltése is kicsendül a levelekből: *„Egyemberként tiltakozunk a német hadsereg újbóli feltámasztása ellen* — hangzik a makói fűtőház dolgozóinak tiltakozása. — *Szép jelenünket és még boldogabb holnapunkat féltve őrizzük. Éppen ezért mindent elkövetünk hazánkért, családunkért, békés, boldog jövendőnkért. Nem akarjuk, hogy újabb háború legyen!"*

„Békét kiált a dolgozók milliós hada
S rettegi te háborús usztó.
Te, kinek minden garasodért
Százezrek ártatlan vére folyt"

— írja *Pálinkás Ferenc* elvtárs Gödöllőről. Harcba hívja dolgozótársait és az egész emberiséget a legádázabb ellenség, a fasizmus ellen, amikor így szól:

„Állj ellen és tiltakozz te Európa.
Kit egyszer már tiport fasiszta csizma.
Kinek reménye egyszer már elveszett
Az emberiségben s a civilizációban."

És hangja nem puszta kiáltás. *„Mi békét akarunk, amit a moszkvai értekezlet tűzött elénk* — írják a békéscsabai fűtőház dolgozói. — *Mi építeni és alkotni akarunk. Megint el akarják pusztítani vasutunkat, szénszerelőnket, laktanyánkat, most épülő korszerű fürdőnket, öltözőnket. Nem engedjük!"*

Amikor Szombathelynek egy nap alatt több mint ezer halottja volt

A Szombathelyi Járműjavító ÜV dolgozói is egyemberként állottak talpra, hogy tiltakozzanak a párizsi szerződések ratifikálása és a német militarizmus feltámasztása ellen. A kocsiosztály tolópadjárásában megtartott röpgyűlésen *Molnár Ferenc* elvtárs cserejavító lakatos megindult hangon kért szót és a többi között a következőket mondotta:

— *Emlékezzünk arra, amikor Szombathelynek egy nap alatt több mint ezer halottja volt. De nem volt az országban talán egyetlen város, egyetlen család sem, akit ne érintett volna tíz évvel ezelőtt a második világháború. Árvák, özvegyek, rombadőlt családi házak maradtak utána. Nekem is kis családi házamat bombázták le. Valamennyiünknek a béke ügye mellé kell állni és a leghatározottabban állást kell foglalni a párizsi szerződések ratifikálása ellen, amelyek a harmadik világháború veszélyét jelentik.*

Leveleink nyomában

Baja állomás dolgozói olvasták a *„Szocialista Vasútért"* november 1-i számában *„Ne válasszuk el a számadásokat a küldeményektől"* című cikket és abban a reájuk vonatkozó bírálatot. *A bírálat jogos, teljes egészében elfogadjuk.* Csakugyan gyakori jelenség volt nálunk az utóbbi hónapokban a számadáselválasztás és a késedelmes továbbítás. Az volt a baj, hogy rosszul szerveztük meg munkánkat. Hozzájárult ehhez a minisztériumnak az a helytelen intézkedése is, hogy jól bevált darabárus vonatainkat beszüntette. Mindezeket az október 3-i pártaktíva értekezlet útmutatása alapján a dolgozókkal részletesen megtárgyaltuk és a kommunisták bevonásával a hibákat felszámoltuk. *(Keresztes Gyula, Baja állomás vezetője.)*

★

Lapunk október 2-i számában *„Miért állnak a gépek?"* címen közöltük *Garaba* István elvtárs, *Szob* állomás dolgozójának levelét. Garaba elvtárs szóvá tette, hogy a tavasszal Szobra vittek egy szénszerelőszalagot, de még nem helyezték üzembe. A mult év decemberében kapott telefonközpont üzembehelyezése is késik.

A gépészeti szakosztály vá'aszában közli, hogy a szénszerelőszalag üzembehelyezése villamos anyagok hiánya miatt késett. A hiányzó anyagokat beszerezték és a szalagot működésbe helyezték.

A budapesti igazgatóság válasza szerint a távbeszélő központ felszerelése megfelelő helyiség hiányában késett. Most a 9/a szakosztály úgy rendelkezett, hogy a jelenlegi távbeszélő központ helyiségét bővítsék ki és ott állítsák fel az új készüléket. A munkát rövidesen megkezdik.

★

„TETŐ KELLENE..." cím alatt lapunk november 6-i számában bíráltuk a Rákosváros állomás építése körüli huzavonát. A vasúti főosztály 6 szakosztálya közölte szerkesztőségünkkel, hogy az építésügyi minisztérium az építkezés ügyében helyszíni vizsgálatot tartott és elrendelte a munkálatok befejezését legkésőbb december 31-ig. A rendelet végrehajtását a MÁV Beruházó Hivatal ellenőrzi.

★

„MÉG EGYSZER AZ ASZÓDI LAKTANYÁRÓL" cím alatt közöltük *Nagy* László elvtárs írását. Levelezőnk most arról értesíti szerkesztőségünket, hogy a hiányosságokat nagyrészt megszüntették.

★

GYORS INTÉZKEDÉS. Szerkesztőségünk felhívta a MÁV Budapesti Magasépítő ÜV vezetőjének figyelmét *Szuhánszki* Zoltánné nehéz helyzetére. Az elvtársnő 14 órától 22 óráig teljesített szolgálatot, így nem tudta kisgyermekét ellátni, emellett lakóhelye sem volt. *Pálmai* elvtárs dícséretes gyorsasággal segített. Lakást december 2-től ideiglenesen a Péceli-úti laktanyában biztosított Szuhánszki elvtársnő számára, ugyancsak ide osztotta be nappali szolgálatra.

Újabb bölcsődét avattunk

Régi kérésük teljesült a Cinkotán szolgálatot teljesítő szülőknek. A napközi otthon mellett megnyitotta kapuit a 44 személyes bölcsőde. Az ünnepélyes megnyitón megjelentek a társszolgálati ágak dolgozóinak képviselői, a mozgalmi szervek és a tanács küldöttei. A vasúti főosztály részéről *Bocskai* elvtárs adta át a bölcsődét. Beszédében hangsúlyozta, hogy az új szakasz politikájának sikerét hírdeti a vasutas csöppségek új otthona is. *Parti* elvtárs, a szakszervezet elnöksége részéről üdvözölte a megjelenteket. Rámutatott, hogy a bölcsőde a cinkotai vasutasok jó munkájának eredménye és kérte a BEV dolgozóit, hogy további munkasikerekkel segítsék a kormányprogram végrehajtását.

A bölcsődét *Tátrai* elvtársnő, az otthon vezetője vette át és ígéretet tett, hogy a legnagyobb gonddal és szeretettel fognak foglalkozni a gondjaikra bízott gyermekekkel.

---

szó hideg volt, felhőgomolykák csatangoltak a tetején s eltakarták a küzdelem helyét. A Duna sodra fékevesztett iramban uszonyzott és sokáig eltérítette a helyes iránytól. Füle zúgott, szemei előtt egymásból kilépő ezüstkarikák táncoltak. Csontig ható hideget érzett, mely lassan átjárta minden porcikáját. Pillanatig arra gondolt, hogy életével játszik és mégis... Hatalmas karcsapásokkal úszott, megkerülte a pillér felé húzó örvény ölelését és a felbukkanó férfit igyekezett úgy elkapni, hogy az hozzá ne férhessen. Látta, hogy eszméletlen, hogy a test rángása, feltűnedezése a sodrás és az örvény kacérkodásának eredménye. Óvatosan az életunt közelébe jutott. Az öngyilkost zöld vadászköpenye békanyál módjára vette körül, nem engedte elmerülni. Elkapta és lassan húzni kezdte, majd mikor meggyőződött róla, hogy vele mozdult a test is, nagy erővel vonszolni kezdte a part felé. Erős küzdelem kezdődött most az ár erejével, míg végül is partot ért az emberrel. Hasonlóan a halászhoz, ki bevonja hálóját, húzta a nagy fogást, az alélt embert a part homokjára. Didergett, fogai összeverődtek. Magára kapta kabátját és nekilátott az élesztésnek.

Az öngyilkos magas, jóvágású fiatalember volt, csanzott fekete haja durva csomókban lógott az elkeseredett arc fölé. Keze ökölbeszorítva, gémberedetten meredt a levegőbe. Ítéletidő hosszúságúnak tetszett az élesztés. A férfi az élet egyetlen biztató jele nélkül, elkékült arccal, fagyos tagokkal, élettelenül feküdt előtte.

— Mit csináljak ezzel az emberrel — tűnődött pár pillanatig, majd felállt. Szakadó izzadtságát száraz télikabátja ujjába törölte. Ekkor észrevette, hogy az állomásról tolnak kifelé a Spódiumba, a Flórába. A két gyár iparvágányaira ilyenkor szokták beállítani az érkező nyersanyagokkal rakott kocsikat, s húzták ki az enyvvel, szappannal, gyertyával feladásra kerülő vagonokat. Leintette a szerelvényt. A többi már gyorsan pergett le. Egykettőre rendőr került elő, mentőautó érkezett és magához téritették a szerencsétlent. Mikor látta, hogy az embert beteszik a mentőkocsiba, felkérezkedett a tartalékra. Mindnyájan segítettek neki. A vén 326-os „konyháján" hama-



„Szeméből kicsordult a meghatottság könnye"

rosan megszárította ruháit. A rátörő események szinte elfelejtették a vele történteket. A mozdonyvezető is jól ismerte: ő is, a kocsirendezők is vigasztalták. — Ne hagyd magad! — mondogatták, de ennél tovább nem is jutottak. A XXIV. raktárhoz toltak be, amikor elbúcsúzott és leszállva a gépről a raktárfőnökbe ütközött.

— Hát maga mit keres itt? — kérdezte szigorúan, majd félrevonva a kíváncsi tekintetek elől így folytatta: — Sajnálom magát, de itt nem maradhat, jól tudja. Hanem azért majd csinálunk valamit. Jöjjön fel este hétkor a lakásomra. De vigyázzon, ne lássa meg senki. Ezzel útnak indította, reményt gyujtva a szívében. Még utána is szólt: — A nagyobbik legényt hozza magával.

★

Milyen különbség ember és ember között — gondolta magában, miközben meg-megállt a Ferenc körúti üzletek kirakatai előtt. A többi szegény emberrel együtt. Szinte itták a fényt, a csillogást. Néha, öntudatlanul a zsebükhöz nyúltak, néha nyeltek egyet, aztán szomorúan tovább mentek. Karácsony este van. És ahogy látta, mint sietnek haza az emberek, hogy ezt a kedves estét családi körben boldogan elöltsék, s látta, hogy mennyire távol esett tőle ez a szivet-lelket gyönyörködtető érzés, ismét elfogta a kétségbeesés. Az elvesztett kenyérre gondolt. Tisztában volt vele, hogy a kenyér problémája izzó kielégítetlenségével őt is elhamvasztja. És ezzel máglyahalált szenved benne a becsületes törekvés arra, hogy felkutassa régi elvtársait, hogy nyomára jusson a földalatti mozgalomnak. Süllyedni fog, s mocskos ember, elzüllött lump lesz belőle, aki nem restel gyomra rabjává lenni, aki felfogását, tisztánlátását végülis az urak morzsákat biztosító jármába kénytelen fogatni. Fájdalom hasitott lelkébe. Igen, ma este karácsony van. A gyerekek hiába várják... Kis, ványadt testük, nagy esdeklő tekintetük jutott az eszébe és csak arra eszmélt, hogy könnyei megsurrannak a kezefején, meg-megreszket a bensője és sir, mint gyermekkorában tette, ráborulva élete emlékeire, amelyek mind az urak martalékai lettek. Egy sötét kapualjba ment be, míg valahogy rendbejött. Egész nap egy darab kenyéren volt, haza nem ment, hogy több jusson szeretteinek. Holnap már hiányozna az, amivel többet ő eszik meg ma. Az Üllői úti óra fél hetet mutatott. Ennyire elszaladt az idő. Hazament a gyerekért. — Most hagyj, képtelen vagyok bármit is mondani — szólt asszonyának. — Öltöztesd Gábort, ha visszajövünk majd beszélgetünk. Ezzel már indult is, a kapuban várt kisfiára. Tele kíváncsisággal indult az állomásra.

A pályaudvari kapus félrehívta és megsúgta neki, hogy az „öreg" máshol ünnepel. Most már nyugodtabban ment fel az emeletre. Csengetett. Megsápadva gondolt arra, ki jön ki. Maga a raktárfőnök nyitott ajtót: — Már vártuk magukat, csak jöjjenek bátran. És bent a lakásban leültették, megvendégelték őket, jócskán jutott karácsonyi csomag is. Az egyszerű munkás szivéből és szeméből kicsordult a meghatottság könnye: — Hát ilyen is létezik? Egyszercsak levelet hoztak. A főnök felbontotta, aztán átadta volt munkásának: — Olvassa csak! Bizonytalan kéztartással fogta a levelet és lassan végigbetűzte. A Gizella-malom cégvezetője közölte benne: boldognak érzi magát, hogy kérését teljesítheti és pártfogolját azonnal alkalmazza.

★

Karácsony napján felkereste a Rókus-kórházban az ifjú mérnököt, akit megmentett az életnek. Azóta is elválaszthatatlan barátok...

★

Az idő kereke azóta 27 évet fordult. És csodálatos igazságtételként egy legyűrhetetlen erő kivetette a régi világot sarkaiból. És nem csodálkozunk rajta: a raktári munkás ma egy hatalmas vállalat vezetője, a fiatal mérnök őszülő hajjal, de kitűnő életkedvvel a legnagyobb kitüntetés birtokában egyik szocialista üzemünk főmérnöke, s annak az embernek a fia, aki embernek bizonyult az embertelenségek idején, a fia is talpig ember — szakosztályvezetőhelyettes a vasúton.

Karácsonyi történet, de hétköznapokon is elgondolkoztató...

Védekezzünk a hüléses megbetegedések ellen

Mindannyian tudjuk, hogy milyen gyakoriak a késő őszi és kora tavaszi időben a hűléses betegségek. Tünetei elsősorban a felső légutakban fellépő hurut formájában jelentkeznek, de továbbterjedve hurutos tüdőgyulladás is felléphet. További szövődményként fül-, arc-, homloküreg-gyulladást is okozhat. A mandulák gyulladása révén pedig későbbi szövődményként reumás lázaknak, ízületi gyulladásnak, esetleg szív-, vese-megbetegedésnek válhat okozójává. A betegség előidézésében kétségkívül szerepe van a hideg hatásának és más meteorológiai tényezőknek.

Az elmondottakon kívül kiváltó ok még — főleg a szövődmények fellépésénél — a fertőző csírák, baktériumok, vírusok jelenléte. A fertőzés köhögésnél, tüsszentésnél terjed csepp-infekció formájában. Körülbelül 100 000-re becsülik egy tüsszentéskor szétrobbanó cseppecskék számát s ezek egy-két méterre, sőt öt-hat méternyi távolságra is elszállhatnak.

Miután a védőoltások és a csupán megelőzésképpen szedett gyógyszerek nem vezetnek teljes eredményre, ezért mindenkinek saját magának kell védekeznie a hüléses megbetegedések ellen. Kerülnünk kell a meghűlés lehetőségét, a fertőzés veszélyét. Öltözködjünk az időjárásnak megfelelően, kerüljük a hirtelen hőmérsékleti változásokat, átázott cipőnket, ruhánkat cseréljük ki szárazra.

Az emberi szervezetnek nagy az alkalmazkodási képessége, jól működik a hőszabályozása — ha van idő az átmenetre és nem túl hirtelen történik a változás. Az egészséges szervezetnek is szüksége van arra, hogy hozzászokjon az időjárás viszontagságaihoz, tehát ha tehetjük télen is sportoljunk, tartózkodjunk sokat a szabad levegőn. Edzzük magunkat észszerűen! Az edzett ember ritkábban fázik meg és hamarább gyógyul, mint az, aki ki sem mozdul a fűtött szobából. Megfelelő időben történő napfürdővel, úszással, légfürdővel készítsük elő magunkat fokozatosan a beálló hideg időre. Ne menjünk forró fürdő után, vagy nedves hajjal hideg levegőre. Rosszul táplált, legyengült, vagy más betegségtől megviselt, operációt átvészelt szervezet érzékenyebb a meghűléses betegségekkel szemben. Az ilyeneket és a természetesen érzékenyebb gyermekeket különösen védenünk kell a meghűlés és a fertőzés veszélyétől.

A táplálkozás legyen kielégítő és főleg vitamundús. Fogyasszunk lehetőleg sok gyümölcsöt, friss főzeléket. Túlhűtött ételek és italok fogyasztása káros!

Ügyeljünk a helyes légzésre is! Egészségesebb az orron át való légzés, mert így hosszabb úton, jobban megszűrve és felmelegedve jut a levegő a tüdőbe. Az ártalmas anyagok nagy része már a légutakon lerakódhat. Ha valakinek orrpolipja, vagy krónikus mellüreg-gyulladása van, annál akadályozott az orrlégzés, könnyebben fázhat meg, tehát mielőbb kezeltesse magát! Izgató gázok, gőzök, por, füst belégzése is ártalmas, mert ezek egymagukban is gyulladást okozhatnak a légutak nyálkahártyáján és a nem ép nyálkahártya nem nyujt védekezést a fertőzéssel szemben. Járvány idején kerüljük a meghűléses betegségben szenvedők társaságát és a tömegösszejöveteleket.

A meghűléses betegségben szenvedőnek is emberbaráti kötelessége, hogy ne terjessze a betegséget, lehetőleg zsebkendőbe tüsszentsen és köhögjön, ne beszéljen embertársai arcába és kerülje azokat a helyeket, ahol a fertőzést terjesztheti.

Dr. Keserű Bálint
főorvos.

December 28-án ünnepélyesen felavatják a komáromi Barátság-hidat

A komáromi Barátság-híd határidő előtt, december 15-ére elkészült. A csehszlovákiai Komarnot és a magyar Komáromot összekötő vasúti hídon mintegy 140 napig dolgoztak a csehszlovák és a magyar hídépítők. A csehszlovák pályaépítő munkások, akik a híd csaknem 500 méteres testén lerakták a vágányokat, szerdán érték el a magyar partot. Ebből az alkalomból ünnepélyes munkaverseny-konferenciát tartottak a legjobb csehszlovák és magyar szerelők, műszaki és pályaépítési dolgozók. A csaknem öt hónapig tartó lelkes munkaversenyből az osztravai vasművek hídászai kerültek ki győztesen, de a verseny értékelésénél elismeréssel emlékeztek meg a MÁVAG-gyáriak munkájáról is.

A hídalkatrészeket, a vágányokat a csehszlovák vasutak egészen a bajtarpi hídfőhöz, közvetlenül a munkahelyhez szállították s a vasúti szerelvényeket már a gyárban úgy állították össze, ahogyan a szerelésnél az alkatrészek behelyezési sorrendje megkívánta. A magyar hídépítők állványnélküli, úgynevezett szabad szereléssel dolgoztak, az alkatrészeket nagyteljesítményű daruval előbb motorcsónakra rakták, azzal szállították a munkahelyekhez, ahol ugyancsak darukkal emelték be az öt-tíztonnás vasvázakat.

Az új híd műszaki átvételét a vasúti főosztály hídépítési szakosztályának mérnökei, köztük *Papp Tibor* elvtárs, a 10. B-osztály Kossuth-díjas vezetője, valamint a csehszlovák hídépítő mérnökök hétfőn kezdték meg és pénteken fejezték be. Ezután került sor a próbaterhelésre, amit négy darab nehéz csehszlovák mozdonnyal végeztek. Az úgynevezett állópróba, valamint a sebességi próba egyaránt a legkielégítőbb eredménnyel járt. Az új vasúti hidat, a csehszlovák és magyar dolgozók együttes kiváló alkotását december 28-án ünnepélyes keretek között adják át a forgalomnak.

SPORT

Az NB II-es labdarúgó idény után

Befejeződtek az NB II. labdarúgóbajnokság küzdelmei. A négy csoportban tíz vasutas csapat szerepelt. Az elért eredmények alapján felállított „mérleg" szomorú képet mutat. Öt csapatunk továbbra is az NB II-es bajnokságért küzdhet, öt sportkörünk labdarúgói viszont a kieséS sorsára jutottak. A „mérleg", tehát ötven százalékos. Érdekes megnézni, hogy valjon mi is van az „ötven százalék" mögött.

A következő évben az idei négy csoporttal szemben csak két csoportos NB II lesz, ezért egy-egy csoportból kilenc csapat esett ki. Az OTSB labdarúgó osztálya már a bajnoki idény megkezdése előtt közölte a sportegyesületekkel, hogy milyen célok vezettek ilyen megszigorításra. A kiírást akkor valamennyivel érdekelt fél tudomásul vette. Most mégis számtalan olyan sportkör akad, amely kiesésének okát minden másban keresi, csak végzett munkája elégtelenségében nem. Kétségtelen, hogy ez a kiesési rendszer óriási feladatot rótt csapatra, vezetőre egyaránt. De az is biztos, hogy több helyen nem növekedett egyenesarányban a végzett munka a követelményekkel. A Lokomotiv országos elnöksége igyekezett segítségére lenni a sportköröknek, ez a segítség azonban nem oldhatott meg mindent. Sokkal nagyobb öntevékenységre lett volna szükség.

A tiz NB II-es vasutas csapat közül a pécsiek második, a debrecenlek ötödik, a sopronlak hatodik, a cegléd lek hetedik és a miskolciak negyedik helyen végeztek és elkerülték a kiesést.

Erőfeszítésük dicséretreméltó. A tizedik helyen végzett kőbányaiak, a tizenharmadik helyen végzett szegediek és a tizenötödik helyen végzett budapestiek igen hullámzó teljesítményt nyujtottak. A győri és szolnoki csapat a nyolcadik helyen végzett, s bármennyire igyekeztek is, a kiesés sorsára jutottak. Nagyrészt nem rajtuk múlott, hogy ebből az áldz harcból vesztesként kerültek ki.

Az idei bajnokság küzdelmeiből igen sok tanulságot lehet levonni. Ha ezeket hasznositani tudják az alsóbb osztályokba került csapataink, akkor hamarosan ismét az NB II-es csapatok között küzdhetnek a bajnoki pontokért.

Elkeseredésnek nincs helye. Hiszen senki sem szándékozik a sikertelenséget bűnként felrónI. A magyar vasutasság csak egyet kér ezektől a sportköröktől: az hogy továbbra is becsületesen dolgozzanak, fokozzák az új tapasztalatok leszűrése útján munkájuk iramát, szélesítsék ki tevékenységüket. Ha ezt megteszik, akkor az idei sikertelenség csak átmeneti időszaknak számít és alapja lehet a későbbi állandó sikernek.

Levelezőink írják

Téli forgalmi értekezlet után

A pécsi fűtőház pártszervezete a műszaki dolgozók bevonásával megbeszélte a legfontosabb tennivalókat. Legnagyobb gondot az elsötelesek képzésére fordítják. *Szigeti* oktatótiszt elvtárs külön foglalkozik azokkal, akik most néznek szembe először a téli időjárás okozta nehézségekkel. Ezekre az oktatásokra meghívja a tapasztalt „öregeket" is, akik gyakorlati tudásukat, vonalismeretüket átadják az elsőteleseknek. Sokszor feláldozzák szabadidejüket, mint ahogy *Gyimesi Ernő* főmozdonyvezető is tette és elkísérik első útjukon a fiatalokat. Az eredmény nem marad el. *Verner János* például szívesen tanul az idősebbektől. Felhasználja tapasztalataikat és így hiba nélkül látja el szolgálatát. Sajnos többen semmibe veszik az „öregek" fáradozásait, lebecsülik szakmai tapasztalataikat. Ilyen volt *Kerner Ádám* is, aki tudatlanságával súlyos anyagi károkat okozott népgazdaságunknak.

Várnai László
Pécs igazgatóság

Nagyobb gondot a fiatalság nevelésére!

Váljon közüggyé ifjúságunk nevelésének ügye — hangzott a követelés a Hazafias Népfront kongresszusán. Ugy érzem, hogy ezt nálunk sokan nem értették meg. Az utóbbi időben több fiatalt kellett felelősségrevonni, mert dolgozótársaiktól szerszámokat és egyéb tárgyakat eltulajdonitottak.

A hiba gyökerének kutatásánál rájöttünk, hogy a nevelők nem ismerik eléggé a gondjaikra bizott fiatalokat, nem tudnak bajaikról, problémáikról, nem foglalkoznak velük megfelelően.

Ha azt akarjuk, hogy fiatalságunk nevelése eredményes legyen, fordítsunk nagyobb gondot az ipari nevelők kiválasztására, segítsük munkájukat!

Gellért László
Debreceni Járműjavító ÜV

Az épülő békevárosért

A Kazincbarcika mellett épülő békeváros nagy és nehéz feladat elé állítja nemcsak az építőipari vállalatok, hanem a vasút dolgozóit is. A vasutasok becsületesen helytállnak ebben a munkában. Erről tanuskodik az a távirat, melyet a miskolci igazgatóság VI. osztálya kapott az építkezést végző É. M. 31/6. számú építőipari vállalattól:

„Vállalatunk a III. negyedévi versenyben elnyerte az élüzem címet, melyben szállítás vonalán nagy segítséget nyujtottak a kazincbarcikai vasútállomás alábbi dolgozói: Hortobágyi János állomásfőnök, Kállai Zoltán és Seregi József raktárnokok, Gáspár Jenő forgalmi szolgálattevő, Sinkó József gócponti áruirányító, valamint Lenperger Sándor tolatásvezető".

A táviratot buzditsa további jó munkára az állomás dolgozóit.

Bakó János
Miskolc igazgatóság

Segítő ellenőrzést!

A helytelen ellenőrzés sok felesleges munkát ró a kiilszolgálat dolgozóira. *Dezsényi* főintéző elvtárs, a budapesti igazgatóság III/4. csoportjának ellenőre kiküldött Vácra egy hiánylatot, amelyben elrendelte, hogy az állomásfőnök jegyzőkönyveztesse a szolgálattevőt, mert a 108. számú gyorsvonatot megállította Vácott. (A 108-asnak menetrendszerinti megállása van ezen az állomáson). Egy másik hiánylaton Vác állomástól kéri annak megállapítását, hogy a 424—013 számú gép melyik fűtőházé. (A mozdony számát tudvalevően csak az indító állomás irja be.) Az ilyen és hasonló „hiánylatok" sok bosszuságot okoznak.

Nagy László
Budapest Területi Bizottság

Ajkai vasutasok a gazdaságos szállításért

Állomásunk munkája nagyban segítheti a bányászok erőfeszítéseit. *Voloscsuk Antal* állomásfőnök elvtárs a reggeli *eligazításokon* állandóan foglalkozik a termelékenység fokozásával, a gazdaságos szállítással és hasznos tanácsokat ad. Fáradsága nem vész kárba. A november 28-i 24 órás műszakban *Varga Imre elvtárs*, forgalmi szolgálattevő és brigádja 1860 tonna túlsúlyt továbbitottak. A rendes terhelés és a vállalt túlsúly összege együttesen 5605 tonna volt. Ezt a súlyt három irányvonat továbbította. *Varga* elvtárs a szolgálatátvételnél, mikor bejárja az állomást, a kocsirendezőkkel megbeszéli a tennivalókat és tervet dolgoz ki egész napra. Jó kapcsolatot tart a bányával és Ajka-Csingervölgy szolgálattevőivel, akik nagy segítséget nyujtanak munkájához.

Példáját igyekszünk követni, hogy a népgazdaság számára oly fontos szenet ne csak gyorsan, hanem gazdaságosan szállítsuk el.

Németh Gyula
Ajka állomás

Kocsivizsgálók



Sarkadi Gyula, sztahanovista főkocsivizsgáló Budapest-Nyugati pályaudvaron. Éber, körültekintő szolgálattal küszöböli ki a már beállított szerelvényekből való kisorozásokat.
(Kovács Géza felv.)

Felhívás a vasutas fiatalokhoz

A *MÁV Sportrepülő Szervezet* felhívással fordul a vasutas fiatalokhoz. A repülősport — mondja a felhívás — nemcsak felfrissülést jelent a heti munka után, hanem nagyban hozzájárul a szellemi és fizikai képességek fejlesztéséhez, fokozza a bátorságot, a gyors elhatározó- és cselekvő készséget. *A Magyar Repülő Szövetség Lokomotiv Klubja* tagjainak száma nincs arányban a vasutas fiatalok tömegével. A Landler Jenő Járműjavitóban mindössze 2—3 tagja van a klubnak, Ferencváros csomópontról egyetlen fiatal sem vesz részt a repülősportban. Rákosrendezőn egyenesen akadályozzák Bakó István „kiváló ejtőernyős" szervező munkáját.

A repülősportot üző fiatalok a napi munkában is jobban megállják a helyüket, mert a szakelméleti oktatás nagy segítséget nyujt az üzemi munka végzéséhez is. A repülő sportoló fegyelmezettebbé válik, elvtársibb, bajtársibb lesz viszonya a munkatársaihoz.

Felhívásunk elsősorban a nagy vasúti üzemek és hivatalok ifjúságához szól — fejeződik be a felhívás. — Felhívjuk és kérjük a vasúti DISZ-szervezeteket, hogy minél jobban segítsék elő az ifjúság részvételét a „bátrak sportjában". Fiúk, lányok vegyetek részt a vitorlázórepülő, ejtőernyős, szerelő, modellező, rádiós, motoros repülőgépvezető tanfolyamokon.

HIREK

— A MÁV UTASELLÁTÓ KEZELÉSÉBEN, a Nyugati-pályaudvar felvételi épülete pincéjében december 15-én átadták rendeltetésének Budapest legújabb szórakozóhelyét. A „Hangulat"-ban esténként ismert fővárosi színészek lépnek fel.

★

— A MOSZKVA—PEKING VASÚTVONAL Belső-Mongóliát a kínai—mongol határral összekötő új szakasza elkészült. Ezáltal 600 mérföldde lett rövidebb a vasúti közlekedés útvonala a szovjet és kínai főváros között.

★

— KARÁCSONYI KÖNYVVÁSÁRT rendezett a Szolnoki Járműjavitóban a szakszervezet. Már az első délelőtt 4000 forint értékű könyv talált gazdát.

★

— ÜZEMBEHELYEZTÉK a Keleti Műszaki Kocsihivatal akkumulátortöltő műhelyében az új nagyteljesítményű higanygőzös egyenirányító készüléket. Az új berendezés üzembeállításával nagyban meggyorsul a kocsik akkumulátorjainak töltése.

★

— KERTÉSZ JÁNOS ÉS KISS ENDRE, a szolnoki vasútállomás pályafenntartási főnöksége raktárának vezetői a kezelésükre bizott ruhaneműekből 140.000 forinton felüli értéket elsikkasztottak. Segítségükre voltak Soltész László és Petényi Mihály MÁV alkalmazottak is. A szolnoki megyei bíróság Kertész Jánost 12 évi, Kiss Endrét 9 évi, Soltész Lászlót 4 évi, Petényi Mihályt pedig másfél évi börtönre ítélte.

— FELHIVÁST INTÉZETT a Nyugati-pályaudvar MNDSZ szervezete az összes vasutas nőszervezetekhez, hogy segítsék az évi terv sikeres befejezését, a fegyelem megszilárdítását, a nődolgozók nevelését. A felhivás nagy visszhangot keltett.

★

— VASUTAS ROKKANTOTTHON ÉPÜL Pécelen, az egykori Grassalkovich-kastélyban. Az új létesitményt 1955 őszén adják át rendeltetésének.

★

— KÖSZÖNETÉT FEJEZTE KI a mezőnyárádi gépállomás a miskolci fűtőház dolgozóinak, mert hozzásegítették október havi tervelmaradásuk behozásához. December 6-án egy nap alatt három darab 32 soros vetőgépet javitottak ki a vasutasok szabadidejükben. A munkában élenjárt Aradi Gyula művezető és Polgár Ede lakatos. A segítség eredményeképpen decemberi első 10 napi tervét már túlteljesítette a gépállomás.

★

— SCHUBERT: „HÁROM A KISLÁNY" című dalművének próbái befejezéshez közelednek a gyöngyösi MÁV Kitérőgyár ÜV-nél. A bemutatásra előreláthatólag január elején kerül sor.

★

— 2.314.8 TONNA HULLADÉKVASAT szolgáltattak be népgazdaságunknak a vasúti főosztály 6/D osztályához tartozó vállalatok. Ezzel a fémgyüjtési tervet 122 százalékra teljesítették.

— JÓL SIKERÜLT KÉPZŐMŰVÉSZEI KIÁLLITÁST rendezett a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium gazdasági vasúti főosztálya a gazdasági vasútüzem életét megörökítő festőművészeti alkotásokból. A kiállított képek Radnai József alkotásai. A kiállítás megtekinthető december 23-ig, a minisztérium zenetermében Budapest, VII., Dob-utca 75. sz. alatt.

★

— RENDSZERESEN LOPKODTA a vasúti szénszállitmányokat Borsódi Dezső, Sebestyén László vasutas és ifj. Maros István fuvaros. Több mint ezer mázsa lopott szén értékesitettek. A tiszalöki járásbiróság Borsódit négy évi, Sebestyén Lászlót egy évi é nyolc hónapi, ifj. Maros Istvánt pedig egy évi börtönre itélte.

★

— „A KÉPESLEVELEZŐLAP TÖRTÉNETE" címmel kiállitást rendez a Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata. A kiállitás december 18-tól január 3-ig a Magyar Bélyeggyüjtők Országos Egyesületének Budapest, VI., Sztálin-út 3. I. emeleti kiállító helyiségében minden nap délelőtt 11 órától 19 óráig tekinthető meg.

LAKASCSERE

Elcserélném MÁV házban lévő egyszoba összkomfortos világos nagy előszobával és konyhás bíró lakásomat, lehetőleg V., VII., VIII., kerületben lévő kétszoba összkomfortos MÁV vagy magánlakásra. Érdeklődni lehet Együd József, Budapest, VI. Sztálin út 83. I. 27. Telefon: 220—660 55 mellék. Üzemi telefon: 13—15

Miskolctól kilenc kilométerre a vasútállomástól egy kilométerre lévő kétszoba konyhás (pince, istálló, disznóól van) MÁV lakásomat budapestire elcserélném. Cím: Szabó László — ómiskolci pályafenntartási főnökség IX., pályamesteri szakasz, Miskolc.

SZOCIALISTA VASUTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI., Sztalin-út 83 sz. — Telefon: 228—895, 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 6. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.

VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

XLVII. ÉVFOLYAM, 52. SZ. ÁRA 40 FILLÉR 1954 DECEMBER 27.



Nyiráti József és brigádja az Északi Járműjavítóban a villanymozdonyok főmotor-állórész tekercselésének javításánál állandóan 140 százalékot ér el.

(Kovács Géza felv.)

Az ember a termelés motorja

A napokban *Réfi-Oszkó Ferenc* elvtárssal, *Budapest-Józsefváros* darabárus raktárnokával beszélgettünk, aki az őszi forgalmi versenyben első helyezést ért el. A beszélgetés hosszúra nyult, mert az ünneptáji forgalomban egymást érték a feladók és bizony már úgy éreztük a huzatos, betonos feladási raktárban, mintha bokáig jeges vízben állnánk. *„És a sarusok, váltókezelők, pályaőrök, vonatkísérők, meg a többi sokezer szabadban dolgozó vasutas mit szóljon?* — felelte szinte rosszalóan Réfi-Oszkó elvtárs, amikor szóvá tettük hideg, huzatos munkahelyét. — *Én néha bemehetek az irodába melegedni, de mit tegyenek ők? Ilyenkor télen nagyon sokat gondolok rájuk ...”*

Réfi-Oszkó elvtárs egy a sokezer vasutas közül, s bár egyike a legjobbaknak, aggódó, szeretetteljes együttérzését nem tudhatja gyakorlati gondoskodásra felváltani. Nem is ez a feladata, szavait azért idéztük cikkünk elején, hogy olvassák azok is, akiknek viszont kötelességük a gondoskodás. Vajon bennük milyen húr pendül meg, ha maguk elé idézik a téli tájat, a dérülte távíróhuzalokat, a havas messzeségbe futó vonatok fekete csíkját? Látják-e a tél nyomasztó világában az embert, átérzik-e, hogy a természet kegyetlenségével hősiesen harcoló vasutas a vasút szállítási feladatainak zavartalan lebonyolításáért, a dolgozó nép jó áruellátásáért küzd.

Arra, hogy az illetékesek szívügyüknek tartják-e a dolgozókról való gondoskodás fokozását a téli időszakban, általánosságban igennel válaszolhatunk. A tavalyihoz képest javult a dolgozók téli ellátása. Sokkal jobban sikerült biztosítani a védőruhaellátást. A miskolci igazgatóság területén valamennyi szabadban dolgozó vasutas megkapta már a bundabéléses kabátot, illetve a rakodási főnökségek, valamint a járműjavító szabadban dolgozó munkásai a vattaruhát. De a többi igazgatóságnál sincsenek már nagyobb megoldatlan problémák a melegruhaellátással kapcsolatban. Nagyban hozzájárult ehhez, hogy az idén már kisipari szövetkezeteknél is rendelhetett a vasút bekecset, vattaruhát. A vontatási dolgozók éppen az elmult napokban ezer darab bekecset, a távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat külső dolgozói 720 vattakabátot kaptak a kisipari szövetkezetektől.

Időben gondoskodtak arról is, hogy a hazautazásban esetleg akadályozott dolgozók megfelelő szállást kapjanak munkahelyükön. Csupán a budapesti igazgatóság területén 40 szolgálati helyen létesítettek 4—8 ágyas téli szálláshelyet. Külön elismeréssel kell szólni a GYSEV igazgatóságáról, amely alapos körültekintéssel gondoskodott arról, hogy a szálláshelyek, munkahelyek egyaránt jól előkészítve, rendbehozva álljanak a dolgozók rendelkezésére, ezenkívül mindenütt biztosította a védőételek, illetve melegítőitalok kiszolgáltatását. Kényelmes, jól fűtött, nyolcágyas szálláshelyet rendezett be *Dombóvár* állomásfőnöke is állomása dolgozói számára.

Sokkal jobban felkészültek az idén az egyes szolgálati helyeken a védőételek, illetve melegítő italok kiszolgáltatására is. Ahol kezdeti nehézségek mutatkoztak, ott a szakszolgálat együtt oldotta meg a problémákat a mozgalmi szervekkel. Például *Nyíregyházán* nem látszott biztosítottnak a melegítőitalok éjszakai főzése és kiszolgáltatása. A pártszervezet oldotta meg a kérdést azzal, hogy rendelkezésre bocsátotta a népnevelőszobát, ahol egész éjszaka ég a tűz és a dolgozók nemcsak a melegítő italt kapják meg, hanem pihenhetnek is. Ugyancsak Nyíregyházán a pártszervezet, valamint az üzemi bizottság közbenjárása révén melegedőbódékat kaptak a csurgatóvágány dolgozói.

Ez a példa is bizonyítja, hogy a dolgozók jobb munkakörülményeinek biztosítása, a messzebbmenő gondoskodás nem lehet egyedül a szakvonal feladata. És különösen nagy szükség van a pártszervezet, a szakszervezet megmozdulására ott, ahol a szakvezetés vagy kényelmi, vagy tehetetlenségi okok miatt elhanyagolta a gondoskodást. Sajnos, még vannak olyan szolgálati vezetők, akik a saját dolgozóikról való gondoskodást is tehernek tekintik, „objektív” akadályokra hivatkoznak. *Iváncsa* állomásfőnöke például utasítást kapott, hogy ideiglenes téli szállást rendezzen be, azonban ezt nem hajtotta végre, arra hivatkozva, hogy sehol sem kap szalmát a szalmazsákokba. Az igazgatóság ellenőrzésre kiküldött dolgozói két órán belül, a községben megfelelő mennyiségű szalmát tudtak vásárolni. Hasonlóképpen egyes vezetők kényelmességére, nemtörődömségére, vagy felületességére vall az, hogy nincsenek tisztában azzal, mikor és milyen védőitalt, vagy ételt kell kiszolgáltatni. A debreceni pályafenntartási főnökség a hivatalos rendelkezéssel, a Munka Törvénykönyvével homlokegyenest ellenkező utasításokat adott ki a védőitalellátásra vonatkozóan a pályamestereknek. A melegítő ital, védőétel kiszolgáltatásának bűnös elhanyagolása miatt folytattak tavaly tavasszal fegyelmi eljárást a székesfehérvári és a miskolci fűtőház akkori főnökei ellen.

Hibák, mulasztások, félremagyarázások — mint a gyakorlat mutatja — főként ott fordulnak elő, ahol a szakvezetés nem kéri a pártszervezet, az üzemi bizottság segítségét, illetve ahol ezek a szervek sem törődnek az ilyenirányú feladatokkal. A dolgozók téli ellátásánál éppen úgy nem lehet nélkülözni az együttműködést, mint a vasúti munka minden egyéb területén. Csak egyetlen példa említése is aláhúzza ezt a tényt: *Veszprémkülső fűtőház* a multban igen elhanyagolt volt munkásellátási szempontból. Az idén, *Gerő* elvtárs emlékezetes cikke nyomán, a mult évi tapasztalatok hasznosításával idejében hozzáfogtak az előkészítő munkálatokhoz, a műszaki vezetőség, a pártszervezet, az üzemi bizottság a pályafenntartási dolgozókkal szorosan együttműködve, egészen más varázsolta a fűtőházat.

Ha az elmondottak alapján le akarjuk szűrni a végső következtetést, arra a megállapításra kell jutnunk, hogy azokon a munkahelyeken, ahol a legkörültekintőbben gondoskodtak a dolgozók téli ellátásáról, ott ez a munka eredményességében is tükröződik. A tavalyi tél mérlege is így alakult: ahol nem voltak komolyabb zökkenők a forgalomban, ott az eredmények mögött megtalálhattuk a törődést, a gondoskodást. A kettő szoros összefüggése, vagyis a szeretetteljes bánásmód és a munkateljesítmények felfelé ívelése teljesen érthető és emberileg, fizikailag és lelkileg egyaránt kézenfekvő. Ahol a dolgozó lehetőleg mindent megkap, amire szüksége van, aminek segítségével könnyebben fel tudja venni a harcot a természet zordságával, ott kevesebb lesz a gondja, vidámabban megy a munka. Ebből nem következhet az, hogy minden egyes esetben csupán a gondoskodás, a jó bánásmód a rúgója a jó eredményeknek. Nem, a lendületes munka, a felfelé ívelő eredmények különösen a vasútnál számtalan tényezőből tevődnek össze. De különösen a vasútnál e tényezők legjelentősebbje a megfelelő gondoskodás, a munkakörülmények állandó javítása, hiszen a telet a vasutas dolgozó érzi leginkább a maga bőrén.

A vasút felső vezetésétől egészen a legkisebb szolgálati helyekig más, nagyobb kötelezettségeket ró a tél a vezetőkre. A kicsinyeknek tűnő körülmények — például az, hogy a védőitalt megfelelően elkészítve, forrón, nem pedig kihülten kapják meg a távolabbi munkahelyek dolgozói is — döntő befolyást jelenthet a munka egész menetére. Az ember a termelés motorja, az ő jó munkája nélkül nincs eredmény, nem születik termelési siker, nincs téli forgalom. A termelés motorja — de nem gép, hanem érző ember, aki szeretetre szeretettel, gondoskodásra gondos munkával felel. Gondoljunk az időjárás kemény megpróbáltatásaival küzdő vasutas dolgozókra, annál többet, minél lejjebb száll a hőmérő higanyszála.

Csatlakozzunk a Rákosi Mátyás Művek dolgozóinak kezdeményezéséhez

— A Debreceni Járműjavító felhívása —

A vasút szolgálati helyei közül elsőnek a *Debreceni Járműjavító ÜV* dolgozói csatlakoztak ahhoz a felhíváshoz, amelyben a *Rákosi Mátyás Művek* dolgozói azzal fordultak az ország népéhez: *indítsunk felszabadulási munkaversenyt nagy nemzeti ünnepünk 10. évfordulójának méltó megünneplésére.* A debreceniek csatlakozása és felhívása a többi között a következőket mondja:

Mi, a *MÁV Debreceni Járműjavító ÜV* dolgozói, miután az Ideiglenes Nemzetgyűlés megalakulásának 10 éves évfordulója tiszteletére tett munkafelajánlásainkat teljesítettük, reszortonként megtartott rögpgyűléseken elhatároztuk, hogy *csatlakozunk a Rákosi Mátyás Művek dolgozóinak országos felhívásához, szabad hazánk tizedik évfordulójának megünneplése alkalmával.*

Mi is jól tudjuk, mit hozott nekünk a felszabadító hős Szovjet Hadsereg. Neki köszönhetjük szabad hazánkat, elért eredményeinket. Neki köszönhetjük, hogy 10 évvel ezelőtt városunkban megalakulhatott az Ideiglenes Nemzetgyűlés és helyet foglalhattak abban üzemünk kiváló dolgozói is.

A mi üzemünk volt az, amelyet az országban az elsők között ért bombatámadás, amelynek alkalmával 45 dolgozótársunk vesztette életét, számosan megsebesültek, üzemünk nagy része pedig a földdel vált egyenlővé. *Az elmúlt 10 év alatt újjáépítettük üzemünket és előbbre haladtunk, mint azelőtt 25 év alatt. Továbbra is békében kívánjuk építeni az országot.* Tudjuk azonban, hogy a béke megvédéséhez elsősorban a termelésben elért jó eredményekre van szükség. Ennek érdekében *felszabadulási munkaversenyt indítunk nagy nemzeti ünnepünk tizedik évfordulójának méltó megünneplésére.*

Ebből az alkalomból vállaljuk:

Termelési tervünket 103 százalékra teljesítjük. A túlteljesítést arra használjuk fel, hogy 320 darab teherkocsi középjavítással vagy hat darab gőzmozdony nagyjavítással, vagy 170 darab teherkocsi fővizsgával adunk többet népgazdaságunknak. Vállaljuk önköltségi tervünk 103 százalékos teljesítését. Ennek érdekében az anyagfelhasználás gazdaságosabb megszervezésével 24 ezer forintot takarítunk meg. Termelékenységi tervünket a munka jobb megszervezésével, a munkaidő jobb kihasználásával, a munkafegyelem megszilárdításával, az állásidő, a pótmunkák és túlórák csökkentésével 102 százalékra teljesítjük. A selejt és jótállási költségeknek az összes költségekhez viszonyított 0.2 százalékra előírt szintje alatt a jelenlegi 0.058 százalék értékünket megtartjuk.

A munkavédelmi beredezések jo karbantartásával, a dolgozók fokozottabb nevelésével 1955 első negyedévében csökkentjük a balesetekből származó munkaóra kiesést. 1955. évi forgóeszközcsökkentési tervünkben 1954 negyedik negyedévéhez viszonyítva 1955-ben 2 százalékos megtakarítást érünk el.

A mezőgazdaság megsegítése és fejlesztése érdekében az általunk patronált két gépállomást, két termelőszövetkezetet és egy állami gazdaságot az eddiginél még jobban segítjük.

Felhívjuk az ország valamennyi járműjavító üzemi vállalatát, valamennyi szolgálati főnökségét, csatlakozzanak a Rákosi Mátyás Művek dolgozóinak kezdeményezéséhez és közösen induljunk harcba a felszabadulási verseny sikeréért.

A debreceniek felhívását *Jávor* Nándor vállalati főnök, *Szombati* István pártbizottsági titkár, *Gellért* László üzemi bizottsági elnök, *Palotai* János DISZ-titkár és *Koroknai* Jenő főmérnök írta alá a dolgozók nevében.

Pécs került az élre az igazgatóságok versenyében

Az igazgatóságok versenyében a novemberi eredmények alapján a következő helyezési sorrend alakult ki:

1. Pécs 22 pont, 2. Budapest 32 pont, 3. Debrecen 34 pont, 4. Szombathely 36 pont, 5. Szeged 36 pont, 6. Miskolc 50 pont.

A pécsi igazgatóság eredményeinek állandó fokozatos javításával került az első helyre. Forgalmi, távközlő és biztosítóberendezési, valamint anyagszerkezelési szakszolgálata legjobb valamennyi igazgatóság között. Ezenkívül első a kocsiforduló-idő csökkentésében és az „500-as”-mozgalomban. Legkedvezőbb az eredménye a béralapgazdálkodásban is. Októberhez viszonyítva visszaesett azonban a kocsikirakodási, valamint az áruszállítási terv teljesítésében.

Valamennyi igazgatóság tekintse elsőrendű feladatának a vonatforgalmi terv menetrendszerűségi tényezőjének megjavítását, mert ebben a versenypontban valamennyi igazgatóság visszaesett. Ugyancsak visszaesett az önköltségi terv teljesítése is. Ennél a tényezőnél a szombathelyi igazgatóság kivételével egy igazgatóság sem tudott 100 százalékos eredményt elérni.

TELJESÍTETTÉK ÉVI TERVÜKET

Az elmúlt héten is számos szolgálati hely jelentette, hogy határidő előtt sikeresen befejezte évi tervét.

A *Landler Jenő Járműjavító ÜV* dolgozói december 13-án évi kiszabott eti-tervüket 104.47 százalékra teljesítették. A *Debreceni Járműjavító ÜV* dolgozói december 15-én fejezték be évi tervüket. Nem volt könnyű dolguk, mert állandóan anyaghiánnyal küzdöttek. Különösen kitűntek a tervteljesítésben jóminőségű munkájukkal *Szilágyi* Károly gázlánghegesztő, *Tasnádi* József ívlánghegesztő, akik állandóan 160—200 százalékot teljesítettek. Nem sokkal maradt el mögöttük *Szabados* Sándor fúrós, akinek teljesítménye 150—160 százalék. *Keskeny* Károly művezető helyes irányításával járult hozzá a terv teljesítéshez. A *debreceni fűtőház* dolgozói évi tervüket a december 19-i értékelés alapján 103,8 százalékra teljesítették. Összkilométer tervüknél 104,3, szénmegtakarítási tervüknél 111,8, átlagos terhelési tervüknél pedig 101,5 százalékos eredményt értek el.

A *mátészalkai fűtőház* dolgozói is kiváló eredményt értek el évi tervük november 30-i befejezésével. Mozdonykilométer tervüket 107, százelegytonnakilométer tervüket 108, széntervüket 106,5 százalékra teljesítették. A *püspökladányi fűtőház* sem maradt el az élenjárók mögött: évi tervük december 21-i befejezése jó munkájukat bizonyítja.

Komló állomás dolgozói évi termelési tervük december 1-re való teljesítésével végeztek jó munkát. A *Gysev* dolgozói becsülettel teljesítették szállítási tervüket. December 15-ig 1 328 000 tonnát továbbítottak. A *MÁV Felépítményi Vasanyagjavító* már november 29-én elérte az 1954. évre kiszabott tervet.

A *Déli-fűtőház* december 7-én 12 óráig évi széntervét 112 százalékra teljesítette, s ezzel 3 922 tonna szenet takarított meg. Százelegytonnakilométer tervét 99, haszonkilométer tervét 104 százalékra fejezte be. A *váci fűtőház* december 8-án fejezte be évi tervét. Szénmegtakarítása 2228 tonna.

A vonat indulásáig



Bőjti Mária, Horváth Mária, Szedmárk Piroska gimnáziumi tanulók az iskolai feladatok nagyrészét elvégzik a vonatindulásig Budapest-Déli pályaudvar barátságos kultúrvárótermében.

(Kovács Géza felv.)

Felszabadulásának megünneplésére készül Budapest-Keleti pályaudvar

(Tudósítónktól.) Január 13-án lesz 10 éve, hogy megjelentek állomásunkon, *Budapest-Keleti pályaudvaron* a felszabadító szovjet csapatok. Miközben lankadatlan lendülettel harcolunk a téli forgalom sikeréért, arra készülünk, hogy méltóan ünnepeljük ezt a nevezetes évfordulót. Jó munkánkkal akarjuk emlékezetessé tenni felszabadulásunk dátumát, valamint egész hazánk felszabadulásának 10. évfordulóját. Ezért január 7-től 15-ig, majd március 29-től április 4-ig *felszabadulási műszakot* szervezünk. Ezzel is kifejezésre akarjuk juttatni tiltakozásunkat a német militarizmus feltámasztása ellen.

A VASUTAS PÁRTSZERVEZETEK MUNKÁJÁBÓL ☆

A termelés pártellenőrzéséről

— Hozzászólások a december 6-i vezércikkhez —

A júniusi párthatározat óta a mi pártszervezetünk is lényegesen többet foglalkozik — bár még mindig nem elég sokoldalúan — a termelés pártellenőrzésének kérdéseivel. A párthatározat óta javítottuk meg a főnöki beszámolókat is. Ma már ezek a beszámolók *nem általánosságban vetik fel a kérdéseket, hanem kiválasztva a legfőbb problémát, az úgynevezett „döntő láncszemet", melynek megoldásával az egész állomás munkáját előbbre lehet vinni.* Az ilyen téma kiválasztása nem könnyű feladat, és éppen ezért kiválasztását és összeállítását nem tekintjük a főnök egyéni feladatának. A pártbizottság tagjai segítik a téma kiválasztásánál az állomásfőnököt és el is mondják az azzal kapcsolatos észrevételeiket. Ennek nemcsak az a haszna, hogy alaposabb, gondosabb a főnök beszámolója, hanem az is, hogy *a pártbizottság tagjai mielőtt észrevételeiket megtennék, tanulmányozzák a termelés egy-egy területét,* jobban megismerik a problémákat és így hasznosan tudnak a vitában résztvenni.

Legutóbb, december 2-án számolt be a pártbizottság előtt az állomásfőnök elvtárs a már említett közös előkészület után. Megállapítottuk, hogy a forgalom zavartalan lebonyolításának jelenleg a legfőbb akadálya: *lassan haladnak ki az állomásról a vonatok és ez akadályozza az újabb vonatok befogadását is.* A hiba kijavítására javasoltam, hogy toljuk ki az állomásból az induló vonatokat. A szolgálati vezetés a javaslatot elfogadta s alkalmazása nyomán mintegy 4.5 százalékkal emelkedett a vonatforgalmi teljesítmény.

A termelés pártellenőrzésének nálunk egyik legnagyobb hibája az, hogy a feltárt hibáknál keveset foglalkozunk azzal: *milyen feladatokkal bízzuk meg a kommunistákat a hibák kijavítása céljából.* Feltárjuk a hibákat, de nem mozgósítjuk kijavítására kellően a kommunistákat. Így természetesen nem is kísérheti kellő siker ezt a tevékenységünket. Különösen vonatkozik ez az alapszervezetekre, ahol a legtöbbször éppen csak említést tesznek a termelés kérdéséről, ahelyett, hogy mélyrehatóan elemeznék azokat és határozatokat hoznának kijavítására.

Előfordult például, hogy *Háver József* elvtárs, a III. alapszervezet titkára egyik éjjeli szolgálata után elmondta, hogy rosszul ment a munka, sokat ácsorogtak a gépek, háromszoros idő alatt került gép az induló vonatra. A hibák egyrészét el lehetett volna kerülni, ha *Nagy Lajos* térfelvigyázó körültekintőbben végzi munkáját. Mi javasoltuk *Háver* elvtársnak, hogy ezt a problémát vitassák meg pártcsoportértekezleten, amelyre hívják meg *Nagy Lajos* pártonkívüli térfelvigyázót is. *Háver* elvtárs helyeselte a javaslatot, de pártcsoportértekezletet mégsem tartottak, mert a pártbizalmi nem tartotta fontosnak ezt a kérdést. Pedig biztos, *hogy ha a kommunisták megvitatták volna ennek az éjszakának tapasztalatait, az már a következő éjjelen javíthatott volna a munkán.*

A mi állomásunkon a termelés *pártellenőrzésének központi kérdése: hogyan mozgósítsuk a pártcsoportokat és a kommunistákat a feltárt hibák kijavítására.* Itt van a legtöbb baj, hisz június óta már nagyjából megtanultuk a hibák feltárását, de nem tanultuk még meg a kommunisták mozgósítását a hibák kijavítására. Ez szerintem a termelés pártellenőrzésének legfontosabb soronlévő feladata.

Kiss Béla
Szolnok állomás
pártbizottságának titkára

*

Állomásunkon a termelés pártellenőrzésének jó módszere alakult ki. Naponta a pártszervezet két vezetőségi tagja jelen van, amikor az állomásfőnök megbeszélést tart a reszortvezetőkkel. A tapasztaltakat a pártvezetőségi tagok megbeszélik az állomásfőnökkel, javaslatokat tesznek a hibák kijavítására. A hónap során összegezett tapasztalatokat vezetőségi ülésen — melyre az állomásfőnököt is meghívjuk — és taggyűlésen vitatjuk meg.

Pataki József
vezetőfőellenőr, Orosháza

A vasutas fiatalok ÉLETÉBŐL

A FŐVÁROSI KISSZÍNPAD művészgárdája 1955 január 19-én a vasutas fiatalok előtt játszik. A budapesti politikai osztály ifjúsági csoportja erre a napra kibérelte a színházat a vasutas fiatalok számára, akik kedvezményes helyárakkal megtekinthetik a „Télitalálat" című műsort.

ÜNNEPI KÖNYVVÁSÁRT rendeztek a veszprémi pályafenntartási főnökségnél. A vásárral kapcsolatos minden munkát a fiatalok végeztek.

A VÁROSI BAJNOKSÁGON első, a megyei bajnokságon a második lett a veszprémi pályafenntartás DISZ-szervezetének röplabdacsapata.

HÁROM HÓNAPJA nem volt 100 százalékon alul teljesítő fiatal a szegedi fűtőházban. Koltó Lajos és Boldog István géplakatosok átlagos teljesítménye 135 százalék.

400 DARAB JÁTÉKOT készítettek társadalmi munkában karácsonyra a Szombathelyi Járműjavító DISZ fiataljai az üzemi dolgozók gyermekei részére.

MŰSORRAL EGYBEKÖTÖTT teadélutánt rendeznek a szegedi vasutas DISZ-szervezetek, melyre meghívják a DISZ-en kívüli fiatalokat is.

KARÁCSONYI KULTÚRMŰSORT tartottak Kiskunfélegyháza és Hódmezővásárhely fiataljai, melyre meghívták munkahelyük valamennyi dolgozóját.

ÖTVENHÉT, Kétegyházán épült vasutas lakásba vezette be határidő előtt két nappal a villanyt *Bank Sándor*, a szegedi fűtőház fiatal villanyszerelője.

Nemzetközi HÍREK

SZOVJETUNIÓ

Baráti találkozó

Darnyicban, a vonal kultúrházában találkoztak a fiatal vasutasok a kievi egyetemi hallgatókkal, akik a népi demokratikus országokból jöttek tanulni a városba. *Szoboljev* komszomol-titkár az est megnyitása után szívélyesen üdvözölte a hallgatókat. A baráti találkozó keretében a vendégek beszéltek országaik eredményeiről, melyeket a szocializmus építése közben értek el. Elmondották, hogy milyen hatást váltott ki belőlük a Szovjetunió megismerése.

Az estet koncerttel tették még emlékezetesebbé, majd szovjet és népi demokratikus szerzők műveinek közös éneklése után ért véget a kedves találkozó.

Túlsúlyos vonatok eserszámra

Zlatouszt villamosvezetői 11 hónap alatt több mint 26 000 túlsúlyos irányvonatot vezettek. Ez a szám az egész mult évi teljesítménynek kétszerese. A szerelvények átlagosan 300 tonnával több rakományt vittek a normánál. *Voszkobojev* mozdonyvezető 250 túlsúlyos irányvonatot juttatott az idén rendeltetési helyére.

AUSZTRIA

700 osztrák vasutas az utcán

Karlsruhéból jelentik: A durchlauchi vasúti javítóműhelyt végérvényesen bezárták és ezzel 700 vasutas dolgozót ismét az utcára tettek.

*

A „*Betriebszeitung*" decemberi számában olvassuk:

Az osztrák vasutaknál tovább folyik a személyzeti állomány csökkentése. Ebben az évben a mozdonyszemélyzet kereken 600.000-rel több túlórát, a vonatkísérők pedig több mint félmilló túlórát voltak kénytelenek végezni, nem is szólva a meg nem adott pihenőnapok százezreiről és az elmaradt szabadságolások egyre növekvő tömegéről.

Mindinkább gyakoribbá válnak azok az esetek, amikor a szolgálatát reggel abbahagyó fáradt vasutas dolgozókat a déli órákban ismét szolgálatba állítják.

A lap végül megjegyzi, hogy ezek a jelenségek is azt mutatják, hogy az osztrák vasutak igazgatóságának személyzeti politikája teljes csődöt mondott.

Tiltakozunk az új háborús tűzfészek feltámasztása ellen

Nem felejtünk!

Bánhidán történt. 1944 október 13-at írtunk. Napsütéses őszi reggel volt. Egyszercsak felbőgtek a szirénák és nyomában megjelentek a halálthozó gépek. Mi soha nem felejtjük el annak a napsütéses reggelnek sötétbeborult delét. Hány gyermek siratta szüleit és hány szülő zokogott gyermeke teteme felett. Boldogságra vágyó jegyespárok tervezgetését temették el a beomló pincék. Nem akarjuk, hogy állomásunkat, szépülő városunkat újra a bombák szántsák végig. Mi azt akarjuk, hogy ebben az országban kacagó gyermekek, vidáman ifjúság, boldog nép éljen. Ezért csatlakoztunk a stockholmi békefelhíváshoz és ezért támogatjuk minden erőnkkel a moszkvai értekezlet célkitűzéseit — *írja választói nevében Földesi Mártonné tanácstag, MÁV kocsifelíró.*

„Lefogjuk a háborús gyujtogatók kezét!"

Néhány percre megpihennek a szerszámok az Északi Járműjavítóban. A gépek zenéjét nehéz, súlyos szavak váltják fel. *Sarbó* Tamás a gazdasági vasúti műhely fiatal reszortvezető mérnöke beszél. *„Még csak 14 esztendős voltam, mikor megismertem a háború rémségeit. Láttam, hogyan lőtték agyon a Dunaparton az ártatlan emberek egész sorát. Amíg élek nem fogom elfelejteni. És Koreára is gondolok, ahol a fasiszta pusztítást az amerikai fegyverek okozták. A népek összefogása megállít kiáltott a gyilkosoknak. Üzemünk dolgozói egyemberként kiáltják: „Megvédjük a békét, lefogjuk a háborús gyujtogatók kezét".* Soproni József művezető négy családtagját vesztette el a második világháborúban. *Egy gyermekem maradt életben* — mondja — *s már van két kis unokám. Amikor rájuk nézek mindjobban erősödik bennem az elhatározás: minden erőnkkel meg kell akadályozni egy újabb háború borzalmait, nem engedjük megsemmisíteni a tíz év alatt elért eredményeket. Egyik kezünkben szerszámmal, a másikban, ha kell fegyverrel harcolunk gyermekeink jövőjéért.*

Tiltakozunk!

Rövid néhány nap alatt közel száz szolgálati hely juttatta el hozzánk tiltakozását Nyugat-Németország felfegyverzése ellen.

„Mi, pályafenntartási dolgozók építő munkánkon keresztül, a baráti népek sokszázmilliós táborával együtt, elszakíthatatlan kapcsolatunk biztos tudatában több és jobb munkával válaszolunk a béke ellenségeinek. Évi fenntartási tervünket — az árvízvédelem és a mezőgazdasági munkák okozta lemaradás ellenére — 100 százalékra teljesíteni fogjuk. Az önköltségcsökkentés terén 2 százalékos megtakarítást érünk el" — hangzik a debreceni pályafenntartási főnökség dolgozóinak fogadalma.

*

„Felháborodással figyeljük, hogy az imperialisták fel akarják támasztani népünk ellenségét, a német fasizmust. Mi, Tatabánya-alsó összes dolgozói egyemberként csatlakozunk a Béke-Világtanács stockholmi felhívásához és minden erőnkkel támogatjuk a moszkvai értekezlet célkitűzéseit" — írják a tatabányai vasutasok.

*

„A béke őszinte szeretetével egyetlen szívdobbanással tiltakozunk az esztelen háborús politika ellen, amely az USA világhatalmi törekvéseit mutatja. Állomásunkon nincs olyan ember, aki ne emlékezne arra az állati vandalizmusra, melyet a náci hordák követtek el. Elítélve Nyugat-Németország felfegyverzését, harcos helytállással, a tervek teljesítésével és túlteljesítésével válaszolunk a háborús politikára" — szól Miskolc személypályaudvar dolgozóinak tiltakozása.

*

Pesterzsébet-felső állomás dolgozói tiltakozásul Nyugat-Németország felfegyverzése ellen és felszabadulásuk 10. évfordulója alkalmából december 16-tól, egy hónapon keresztül felszabadulási műszakot tartanak. Vállalták, hogy rakodási tervüket 100 százalékról 105 százalékra, a kocsikihasználást 94 százalékról 98 százalékra növelik, a menetrendszerinti vonatindítást és a vonatforgalmi tervet 100 százalékra teljesítik.

Nagyszerüen sikerült a vasutas DISZ-bál

A terem már elsötétült, csak a színpad úszik a reflektorok vakító fényében. Vidáman száll a dal, az ismert operettmelódiákat egy-egy lelkes néző együtt dúdolja Gencsi Sárival. Egymás után peregnek a számok: Mindszenthy Ödön, Máté Jolán, Fekete Pál, Bordy Bella, Kabos László és a többiek előadása arat osztatlan sikert, teremt vidám hangulatot már a műsor kezdetének perceitől.

Aztán kigyullad a fény a nézőtéren, kiürülnek a széksorok s a táncteremben megkezdődik a tánc, a lampionok sápadt hangulatvilágításában. Itt-ott feltűnik egy-egy estélyi ruha a lányokon, ahogy kipirulva siklanak táncosukkal a zene pezsdítő ritmusára.

Az Északi Járműjavító „Pierre Semard" kultúrotthonának ma minden terme a fiataloké. A földszinten népi zene szól, az asztalokon megcsördülnek az aranysárga borral teli poharak: egészségünkre! — mondja egy nyurga barna fiú, s miközben üríti poharát, szeme a lány pillantását keresi.

Amerre tekintünk, mindenütt a vidámság, a fiatalos kedv ütött tanyát. Az egyik asztalnál ferencvárosi díszesek: Tasnádi Erzsi, Juhász Ferenc és sokan mások. Nem messze tőlük Bánhegyi elvtárs, a Nyugati pártbizottság titkára nevet együtt az állomás fiataljaival. Az emeleten, a táncterem egyik sarkában debreceniek álldogálnak, latolgatva, kit kérjenek táncra. Úgylátszik Nemes Sándor kerékesztergályos és Tóth István DISZ-titkár, fűtőházi mérnök a „legbátrabbak" — pillanatok mulva már táncolnak is. Amott a záhonyi Szabó Edit kacag táncpartnere tréfáján.

Telis-tele a nagyterem, fővárosi és vidéki vasutas fiatalok szórakoznak a jó munka megérdemelt jutalmául a nagyszerűen sikerült, hajnalig tartó vasutas DISZ-bálon ...

A jobb utazási feltételekért



Rakó József gőzfűtési lakatos, a Keleti műszaki kocsiszolgálat dolgozója minőségi munkával átlag 150 százalékot teljesít. (Kovács Géza felv.)

Új gépek segítik a rakodást

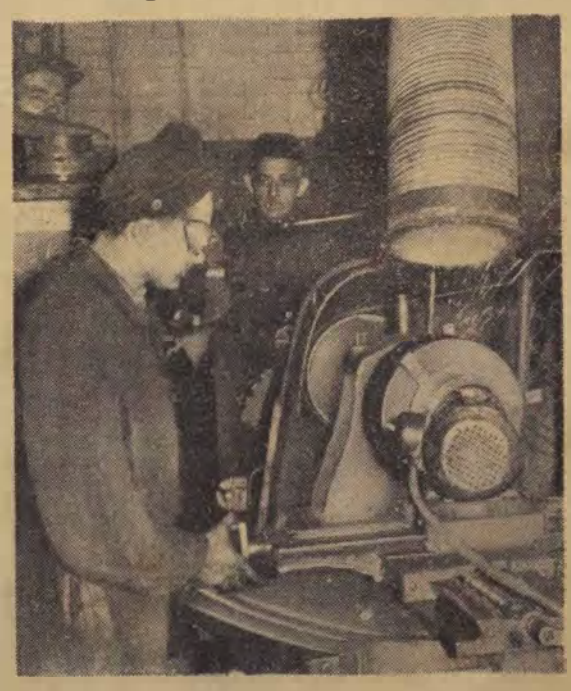
A vasúti forgalom gyors lebonyolítását nagyban akadályozza a késedelmes és nehézkes kirakás. A vasút a nagyobb csomópontokon új gépek beállításával kívánja meggyorsítani ezt a munkát.

Záhonyban az elmúlt hetekben 5 nagyteljesítményű szovjet és csehszlovák gyártmányú kotrógépet állítottak üzembe, melyekkel naponta 200 kocsirakomány vasércet tudnak kirakni. Még ebben a hónapban 4 emelővillás targoncát készít a győri Wilhelm Pieck-gyár, amelyek alkalmasak arra, hogy segítségükkel a kocsi belsejében elvégezzék az árumozdítást. Eddig ezt kézierővel végezték a rakodóbrigádok. Az emelőtargonca naponta 12 ember munkáját helyettesíti.

Az idén több mint 1100 darab szállítótartályt kapott a vasút. A tartályok védik az árut a megrongálástól, dézsmálástól, s ezenkívül nagymennyiségű csomagolóanyagot takarítanak meg alkalmazásukkal. A tartályok használatával az év 8 hónapjában tízmillió forint értékű csomagolóanyaggal használtak fel kevesebbet.

A kiskunfélegyházi Bányászati Berendezések Gyárában 38 darab 5 tonnás villamoshajtású daru készül, amelyeket január közepén vidéki gócpontokon állítanak fel.

A dolgozó ember védelméért



Korszerű porszívó-berendezés védi a dolgozók egészségét az Északi Járműjavítóban. (Kovács Géza felv.)

Beszélgetés az őszi forgalmi verseny legjobb darabárus raktárnokával

Amíg gyors egymásutánban mérlegre rakják az árukat, kicsit elgondolkozom azoknak a szavaknak és mondatoknak az értelmén, amelyeket néhány perccel előbb jegyeztem le: *„Két mérlegen dolgozom... Szoros kapcsolat a fizikai dolgozókkal és az állandó feladókkal... Az egész darabárus forgalom gyorsasága, pontossága a feladáson múlik... Szeretem a vasutat, tehát szeretem a munkámat...“*

Hideg, barátságtalan a Józsefvárosi pályaudvar feladási raktára. A bejárati ajtón át a sáros, elhanyagolt kocsifeljáróra látni (nem lehetne kikövezni? — elvégre a város szívében vagyunk!), a másik oldalon az ajtó a rakodóvágányokra nyílik. S mindez, az egész látvány mintegy bevonva a téli délután szürkeségével. *„Szeretem a vasutat...“* — de *mit lát a vasútból Réfi-Oszkó Ferenc elvtárs, az őszi forgalmi verseny legjobb darabárus raktárnoka?*

— *Az egész országot, az egész vasúthálózatot* — feleli csodálkozva, két zsák kukorica és egy konyhabútor lemérése között. — Percek alatt szinte beutazom az egész országot. Hová szól a küldemény? És látom, amint a vonalon kezelik a küldeményeket, amikor sietne a mozdonyvezető, siettetné a kirakást a forgalmista, a vonatvezető, amikor az árukezelők, a kirakók erejüket megfeszítve dolgoznak — és ilyenkor milyen jóleső az elismerés, amit a multkor hallottam egy vonatvezetőtől: *„A józsefi áru kezelése könnyen megy, mert pontos, jó a fuvarlevele“.*

— És — folytatja később, egy újabb *„tűzszünetben“* — a forgalomnál is dolgoztam én, ismerem annak a munkáját is. 1938 óta vagyok vasutas, a felszabadulás óta raktárnok. Azóta sokszor kínálkozott volna már nagyobb kereseti lehetőség, mert a tanult szakmám asztalos. De eszembe se jutott, hogy itthagyjam a vasutat. Mesterségemnek is akkor örültem a legjobban, amikor a felszabadulás után kijavítottam az állomás megrongálódott bútorait. — Jutalmat is kaptam érte — emlékezik mosolyogva — konzervet, burgonyát, fehérneműt, ruhaféléket... Tudja, elvtárs, milyen nagy dolog volt ez akkor? Ma meg, látja ez a harmincnyolcadik gyermekkocsi, amit felveszek...

Meg kell-e még külön kérdezni Réfi-Oszkó elvtárstól, hogyan érte el a tavalyelőtti őszi versenyben az első, tavaly az országos második helyezést, hogyan tartja 1951 óta a sztahanovista szintet, hogyan lett a szakma *„kiváló dolgozója“*. Nem, mert válasza a munkájában van: 15 perc alatt 13 különböző tételt vett fel, közvetlen munkatársai, a szintén kitűnő teljesítményt nyujtó *Vámos Boldizsár, Csorba Bálint* és *Orsovai Mihály* alig győzik a mérlegre tenni a szüntelenül érkező árukat. Réfi-Oszkó elvtárs csak ránéz az árura és már tudja, hogy a kétféle fuvarlevél közül melyiket kell kitöltenie, a gyakrabban előforduló vállalatok címét, sőt egyszámlaszámát kívülről ismeri, ismeri az ország valamennyi állomását, kilométertávolságát, tudja, melyik vonalon fekszik a kérdéses állomás, s nem esik-e korlátozás alá?

— Sokat kell tanulni, nem szabad elmaradni a rendeletek, rendelkezések megismerésével — mondja búcsúzóul. — Azon kell lenni, hogy a raktár ne tömődjön el, úgy kell együttműködni a rakodási dolgozókkal, hogy az árut mielőbb kocsikba rakják. Sőt, múlik azon is, hogy az állandó szállítható feleket győzzük meg: lehetőleg ne az utolsó pillanatban, hanem már délelőtt hozzák ki az áruikat. Ezt sikerült is elérnem, még a kisiparosok is időben feladják az árut, így az ünnep előtti hatalmas forgalomban is elkerültük a torlódást.

Amikor elbúcsúzunk a legjobb darabárus raktárnoktól, ismét beszélgetésünk kezdetére kell gondolnunk: *„Szeretem a vasutat...“*

Bisztray Kálmán

„A vett rendelkezéseket szószerint ismételd!“

Az őszi forgalom ideje alatt szinte minden vasutas dolgozó érezte, hogy gyorsítani kell a szállítások technológiai folyamatát, hogy valamennyi felkínált árut rendeltetési helyére szállíthassuk. Ezt mindenki becsülettel akarta is. Azonban ez az akarat nem mindenütt párosult gondosabb, körültekintőbb szolgálatellátással. Sok helyen úrrá lett a kapkodás. A rendelkezések adása és vétele nem volt pontos. Sokszor félreérthetően adták a rendelkezéseket és gyakran még akkor is félreértették azt, ha szabatos volt. A balesetek — váltófelvágások, alávágások, tolatási egységeknek egymást, de nem ritkán közlekedő vonatokat veszélyeztető mozgásai rendkivül elszaporodtak az őszi forgalmi időszakban.

Az események vizsgálatánál szinte kivétel nélkül megállapított előzmény az volt, hogy nem értették meg, vagy félreértették az adott rendelkezéseket.

Ha az érdekeltek betartották volna az utasítás azon rendelkezését, amely előírja, hogy a „Vett szóbeli rendelkezéseket, annak szószerinti megismétlésével nyugtázni kell“ — a legtöbb nehézményt elkerültük volna. A vasutas dolgozók tudatában ott él a nyugtázás fogalma, de nem az utasításban pontosan előírt módon. Különböző helyeken különbözőképpen leegyszerűsítik, behelyettesítik „vettem“, „értettem“ szavakkal. Hogy ki mit „vett“ és mit és hogyan „értett“, az legtöbbször csak a balesetvizsgálatnál derül ki és természetesen nem úgy, ahogy a kiadott szóbeli rendelkezés elhangzott.

Számos balesetet és méginkább azoknak a forgalmat akadályozó következményeit akadályozták meg olyan rendeletek, amelyek már szinte jelszóvá váltak a vasutas dolgozók között. „Szemed a pályán legyen“, „Tartózkodj a téren“ már ott élnek kitörülhetetlenül a becsületes vasutas dolgozók tudatában és mind jobban éreztetik kedvező hatásukat.

Ha ezekkel a jelszóvá vált rendeletekkel szép eredményeket lehet elérni, vajon nem lehetne-e rendelet nélkül, mindjárt harmadik jelszóként meghonositani és tudatositani a budapesti igazgatósági FEO javaslata alapján, hogy félreértések elkerülése végett „A vett rendelkezéseket szószerint ismételd!“

Lehetne és kell is! Ahhoz azonban, hogy ez rövid időn belül eredményes legyen, szükséges a szakvonali és a mozgalmi szervek teljes lendültű hozzáállása. Ha megfelelő irányitás mellett a végrehajtó szolgálat pártszervezetei és szakszervezeti szervei magukévá teszik és segitséget adnak a szakszolgálatnak, ahol oktatásokon, a szolgálatadások alkalmával és mindenütt, ahol arra mód és alkalom kínálkozik, tanítják, tudatositják és alkalmazását szigorúan megkövetelik, végrehajtását ellenőrzik, akkor rövid időn belül megvalósul „A vett rendelkezéseket szószerint ismételd“ jelszó gyakorlati alkalmazása. Ha ez is vérévé válik dolgozóinknak, akkor másik két, a forgalom biztonságát szolgáló jelszó eredményeivel párosulva egész biztosan tovább csökken a forgalmat akadályozó események száma.

A cél mielőbbi elérése érdekében szükséges, hogy a politikai osztályok és a szakszervezeti területi bizottságok fokozottabb mértékben tegyék kötelességükké a párt, illetve szakszervezeti alapszervezeteknek, hogy nagyobb mértékben támogassák ezt a célkitűzést. A tapasztalat ugyanis a „Szemed a pályán legyen“ és „Tartózkodj a téren!“ rendeletek kibocsátása alkalmával az történt, hogy azok tudatositását és azok betartásából fakadó eredmények kialakulását késleltette, hogy a mozgalmi szervek későn ismerték fel azok jelentőségét és a magára hagyott szakvonal nehezen tudott megbirkózni a jelentkező ellenáramlatokkal. Később az eredmény annak arányában jelentkezett, ahogy a mozgalmi szervek fokozták a támogatást. Ez is mutatja, csak közös erőfeszítéssel tudunk gyorsan eredményeket elérni. — Küzdjünk hát együttes erővel a balesetek ellen.

Fehérvári József,
a FEO vezetője

Hogyan folyik az iparvágányok grafikonszerinti kiszolgálása Budafok-Hároson

Jól benne vagyunk a délelőttben. Az olyan állomás, mint *Budafok-Háros*, amely grafikon szerint szolgálja ki ipartelepeit, ilyenkor már rendszerint csendes, hiszen a reggeli kocsibeállítások időszaka elmúlt, a déli pedig még nem érkezett el. Most azonban csupa mozgás az állomás, folyik a tolatás, a rakott kocsik csoportosan gurulnak az iparvágányokra és csoportosan jönnek az üresek.

Rakk Kálmán állomásfőnök elvtárs, aki maga is ott áll a vágányok között és irányítja a tolatást, kérdő tekintetünkre így válaszol:

— Nem, nem késtünk el a reggeli beállításokkal. Minden kocsi idejében befutott az iparvágányokra. A körülményeink azonban olyanok, hogy mégsem tarthatjuk be pontosan a tervszerinti kiszolgálást. *De nem úgy térünk el tőle, hogy lemaradunk a grafikonmegszabta kocsimennyiségtől, hanem előre dolgozunk*, hogy mentesítsük az állomást a zsúfoltságtól és ezzel biztosítsuk térségünkben a forgalom zavartalanságát, s tartalékjainkat, amelyek korlátozott teljesítőképességűek, a csúcsidőkben megkíméljük az esetleges torlódó munkától. Inkább többször járunk be, mintsem fennakadás legyen a kiszolgálásban. Mindig rugalmasan alkalmazkodunk a pillanatnyi helyzethez. A felek eleinte prüszköltek, de aztán belátták, hogy amikor az ismeretes szénhelyzet következtében hosszabb időbe telik a gőzfejlesztés és a tűztisztítás, rendkívüli eszközökhöz kell folyamodnunk.

A tartalékok korlátozott teljesitő képességét említette az előbb az állomásfőnök. Lássuk mi itt a probléma?

Az állomásnak két 333-as sorozatú tartalékja van, de mindkettő meglehetősen rossz állapotban, úgyhogy az egyik rendszerint javítás alatt áll, mint jelenleg is. Egy 326-os gépet adtak helyette, ez azonban az emelkedők miatt nem bírja a terhelést. Budafok-Háros állomáson ugyanis 25—30 ezrelékes emelkedőben és lejtőben dolgozik a tartalék. A jelenleg szolgálatot teljesítő kézifékes 326-os gép ilyen lejtviszonyok mellett 4—5 kocsinál többet nem tud bevinni a telepekre. Sokszor előfordul, hogyha a 333-as szerel, jóformán áll a kiszolgálás. Ezért kell ahhoz a módszerhez folyamodni, *hogy ha összegyűlik 2—3 kocsi és kész a tartalék, a grafikonszerinti rendtől eltérően beviszik azokat az ipartelepre.* Természetesen ilyen esetben mindig idejében értesítik a vállalatot, hogy gondoskodhasson a rakodáshoz munkaerőről. Ha nem tudják vállani a rakodást, akkor az állomás nyomban megrendeli a kényszerkirakócsapatot a rakodási főnökségtől.

A darabáruk kirakását úgy oldják meg az állomás dolgozói, hogy maguk szerveznek kényszerkirakó-brigádot raktárnokokból, kocsirendezőkből, akik éjszakai szolgálat után elvégzik a szükséges rakodásokat.

A kocsirendező-brigádok is derekasan küzdenek a gyors kocsimozgatásért, a kocsiforduló megrövidítéséért, a szállító felek hiánytalan kiszolgálásáért. A négy tolatócsapat közül *Andrásko* Ferenc tolatásvezető brigádia jár az élen, de a *Berkesi-, Béres-* és a *Szabó*-brigád is becsületesen elvégzi a munka ráeső részét.

A tartalék munkája Pápa állomáson

A pápai csomópont júniustól négy hónapon át első volt a központi versenyben a szombathelyi igazgatóság szolgálati helyei között. Büszke is erre az állomás és a fűtőház valamennyi dolgozója. Annál jobban fáj nekik, hogy novemberben már kénytelenek voltak megelégedni a második hellyel.

Ha érdeklődünk, mi okozta a visszaesést, az egybehangzó válasz: *a tartalék*. Az állomásnak egyetlen 17-es sorozatú tartalékja van. Nyáron aránylag jól végezte a dolgát, azóta a forgalmi szolgálattevők és a tolatócsapatok már többször szóvátették, hogy a tartalék nem felel meg az állomás követelményeinek, főleg személyzet tekintetében.

— Az a hiba, hogy *a személyzetet sűrűn változtatják* — mondja *Varga* István forgalmi szolgálattevő. — Az a gyakorlat alakult ki, hogy a fegyelmi okokból álhelyezett mozdonyvezetőket tartalékokra osztják be. Igy került hozzánk *Szép* János, aki tartalékszolgálatban kétszer felvágta a váltót. Jelenleg már más beosztásban van. Az ugyancsak fegyelmileg idehelyezett *Sági* Józsefet is tartalékra tették, míg végre kérésünkre más beosztást kapott. *Szántó* Lajost idehelyezése után a legkisebb helyismeret nélkül a legelső alkalommal éjszakai szolgálatra osztották be, persze, hogy nem ment neki a munka. *Miért nem lehet a tartalékra állandó személyzetet vezényelni?* Hiszen így szól a miniszter elvtárs rendelete is. A jó személyzet még gyenge szénnel, kisteljesítményű géppel is jó munkát tud végezni. *Adjanak megfelelő tolatási gyakorlattal és helyismerettel rendelkező személyzetet, akkor nem fordul elő annyi késedelmes kocsibeállítás és kihúzás, mint mostanában.*

— *Csaknem minden műszakban legalább 2—3 órán át gőzfejlesztés és tűztisztítás miatt áll a munka.* Amikor aztán megindulhatna, rendszerint vonatcsoportok jönnek, kezdődik a késés, a torlódás, aminek következménye a beállíthatatlan kocsik tömege. Még szerencse, hogy a vonalgépek sokszor kisegítenek bennünket.

— Anyagilag is érzékenyen érint ez bennünket, mert elesünk az őszi forgalmi jutaléktól — teszi hozzá *Németh* József tolatásvezető — de nem ez fáj elsősorban, hanem az, hogy kénytelenek vagyunk órákig ölbetett kézzel nézni a sok rendezésre váró elegyet.

Mit mond erre a fűtőház? Szivesen adna jobb tartalékot, megfelelőbb személyzetet, de nincs, illetve meg van kötve a keze, mert a vonalon szükség van a jó személyzetre. *Az igazgatóság IV. osztálya vizsgálja meg a pápai tartalék ügyét és intézkedjen, hogy ez a kérdés kielégitő megoldást nyerjen.*

8600 millió kalória megtakarítás

A bánya- és energiaügyi minisztérium jutalomban részesítette *Soós* Ferenc elvtársat, a *Szombathelyi Járműjavító* ÜV energetikusát, mert üzeme élenjár az energia megtakarításban.

— Az egész üzemnek szól ez az elismerés, amit én kaptam — mondja *Soós* elvtárs. — Sikerült elérnünk, hogy ma már az üzem csaknem valamennyi dolgozója részt vesz az energiatakarékossági mozgalomban. Ennek a tömegmozgalommá vált együttes munkának köszönhetjük eredményeinket.

Hogyan jutottak el idáig?

Korán kezdték. Két évvel ezelőtt a legelsők között fogtak hozzá a tervszerű, szervezett energiatakarékossághoz. Ezalatt az üzem minden részére kiterjedő energiafelelős-hálózatot építettek ki.

A legtöbb energiát fogyasztó üzemrészekben külön *energiabrigádok* ügyelnek a gazdaságos gépkihasználásra. A brigádok minden hónapban beszámolnak az eredményekről és az energetikustól kapott szempontok szerint kidolgozzák a következő hónap takarékossági tervét. Legjobban dolgozik a megmunkáló osztály energiabrigádja, ifjú *Fodor* Sándor esztergályos, DISZ-titkár vezetésével. Szép eredményt értek el az üresjáratok kiküszöbölésével.

A vállalat vezetősége szívén viseli az energiatakarékosság ügyét, minden segítséget megad a dolgozóknak a takarékossághoz. A műhelyekben megszüntették a közös kapcsolású lámpacsoportokat, így mindig csak az a lámpa ég, amelyikre éppen szükség van. A kiterheletlen motorokat kicserélték, kisebb teljesítményű motorokra.

A takarékosság nemcsak a villany, hanem a gőz- és olajenergiára is kiterjed. Az első háromnegyedévben mindhárom energiaforrást (villany, gőz, olaj) figyelembevéve, *8600 millió kalória az üzem energiamegtakarítása, ami mintegy 2700 tonna szénnek felel meg.*

Gondolatok utazás közben

A napokban sokat utaztam a Veszprém és Veszprém-külső csomópontok által továbbított szerelvényeken. Az utazás igen kellemes volt a meleg, jólvilágított kocsikban, az utasok is elismeréssel adóztak a vasutasoknak. Már ezekből a külső jelekből is látni lehetett, hogy az itt dolgozó vasutasok jól készültek fel a téli forgalom lebonyolítására. Mindezt látva, eszembe jutott, hogy az ilyen utazás sajnos nem jellemző egész vasútunkra. Egy átszállással a pápai csomópont vonalaira kerültem és egyszerre olyan érzés fogott el, hogy nem egy másik vonatra, hanem másik vasútra jutottam. Világítatlan, barátságtalan szerelvények, melyekben a sötétség miatt az utasok bukdácsolva keresik helyeiket, miközben dicstelen megjegyzések özönét ontják a vasútra és vasutasokra. Miért ez a nagy változás? Itt talán mások a vasutasok, vagy mások a korszerű személyszállítás követelményei? Nem hiszem! A kényelmes, biztonságos utazás lehetőségei ezen a vonalon is megvannak és jobbak mint néhány éve voltak.

Az elmult években Tatabánya-alsó—Pápa, Pápa—Csorna, vonalrészen közlekedő 7327/26, 7323/20, 8144/41, 8120/27. számú vonatoknál — és még sorolhatnék példákat — nem volt baj a világítással, fűtéssel. Pedig az elmult években a többségben gázvilágítással közlekedő vonatok szerelvényeit egyetlen lámpakezelő gondozta, egyéb elfoglaltsága mellett. Ma sokkal jobb a helyzet. Nemcsak gázpalack, hanem külön gázkocsi áll rendelkezésre és a világítás ügyét egy kizárólag ezzel foglalkozó munkás intézi. És az utazási körülmények mégis romlottak.

Az utazóközönség bosszúsága ilyenkor a vonatszemélyzetet éri, akik pedig legtöbbször nem sokat tehetnek a hibákról. Az igazgatóságokhoz beküldött menetlevelekből kiderül, hogy a vonatkísérők jelentik a világítási zavarokat. *Lencse Pál, Lakos József, Pozsgai Béla* vonatvezetők menetleveleinek általános megjegyzési rovatában szinte mindennap a következő bejegyzés áll: *„A szerelvényt kivilágítani nem lehet.“* Tegyük hozzá, nem azért nem lehet, mert nincsenek meg az előfeltételei, hanem azért, mert még mindig sok a lelkiismeretlen, gondatlan, közönyös munka. De tegyük hozzá azt is, hogy a vezetők gyakran elmulasztják az ellenőrzést, a felelősségrevonást. Ez az oka legtöbbször annak, hogy sötét, és hideg vonatok szállítják az utasokat, akik ilyenkor jogosan szidják a vasutat.

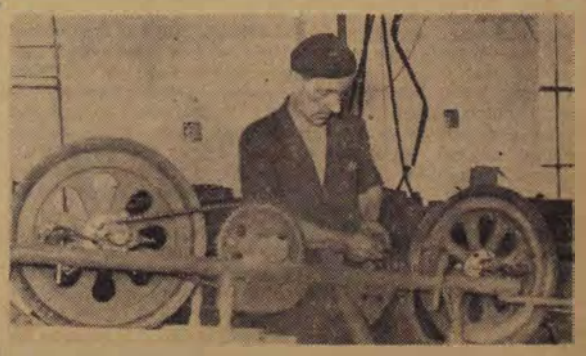
Németh István,
a vasútpolitikai főosztály munkatársa

Kiváló tartalékos



Izsákos Ilona tiszt, Budapest-Déli pályaudvar tartalékosa, minden munkaterületen megállja a helyét.
(Kovács Géza felv.)

Kézihajtányok javításában az élen



Varga István, a szegedi Felépítményi Vasanyagjavító laktosa átlagosan 170—200 százalékkal dolgozik.
(Kovács Géza felv.)

Az újítómozgalom állása a miskolci igazgatóság területén

A miskolci területi bizottság elnöke, Hajdu József elvtárs részletes jelentésben számolt be Miskolc terület újítómozgalmáról. A jelentés alapján közöljük az alábbi cikket.

Területünk újítómozgalma 1954 első három negyedévében, összehasonlítva az előző év hasonló időszakával, az elfogadott újítások számát tekintve visszaesést, a gazdasági megtakarítást nézve viszont fejlődést mutat. 1953 első három évnegyedében 1994 benyujtott újításból 550-et fogadtak el. 2 036 910 forint értékben, az idén a háromnegyed év alatt 1783 újításból 496-ot fogadtak el, értékük 2 422 241 forint. Az adatok azt bizonyítják, hogy *az újítások minőségileg javultak, s az idei újítások nagyobb mértékben segitették elő az anyagtakarékosságot.* Az anyagtakarékosságot elősegítő újításoknál a legszebb eredményt a fűtőházak érték el, újításaik értéke mintegy 200 000 forint. Ezzel szemben nem lehet kielégítőnek mondani a pályafenntartási szakszolgálat 70 000 forint értékű anyagtakarékossági újítását, mert ennél a szolgálati ágnál sokkal nagyobb lehetőségek kínálkoznak az észszerű takarékosságra.

Miért fogyatkoztak meg az újítások

Hiba lenne, ha csupán a minőségi javulást látnánk és nem keresnénk *a mennyiségi visszaesés okait.* Az okok között csaknem azonos arányban találhatjuk az üzemi bizottságok és szakszolgálati vezetők újítási munkájának hibáit. A szolgálati vezetők egyrészt nemtörődömségből, másrészt hozzá nem értésből, vagy ahogyan ők szokták mondani, „idő hiányában" csak felületesen bírálják el az újításokat és csak nagyon ritkán foglalnak határozott álláspontot az újítások díjazásának kérdésében. Hasonló hiányosságokkal találkozunk az igazgatóság egyes osztályainál is, különösen a II. és IV. osztálynál. A díjazást illetően sokszor kellő ellenőrzés nélkül jár el a vasúti főosztály is. A szolgálati vezetők csak a legritkább esetben készíttetnek pontos gazdasági számításokat az újítás értékéről. „eszmeileg" díjaznak, mint például Miskolc fűtőháznál.

Az újítók a legtöbb helyen *nem kapnak kellő műszaki segítséget* újításaik kidolgozásához, rajzainak, leírásainak elkészítéséhez. A Miskolci Járműjavítóban például igen sok jólképzett műszaki dolgozó van, a dolgozók megsem kapnak tőlük segítséget újítási ötleteik kidolgozásához.

Az újítómozgalom fő akadálya: a bürokrácia

Foglalkozni kell még azzal az igen jelentős gátló körülménnyel, hogy *a beadott újítások elbírálásánál dühöng a bürokrácia,* hónapokig húzódik egy-egy újítás ügye, ami érthetően elveszi a kedvét a dolgozóknak további újítások beadásától. Ugyancsak *hosszas huza-vona előzi meg a kötelezően elrendelt újítások bevezetését is.* A miskolci járműjavító főmérnökének, *Nagy* Imre elvtársnak burokcső nyomásra szolgáló újítását már *két éve elfogadták, de máig sem vezették be.*

Legtöbbször a termelési értekezletek nem foglalkoznak kellő súllyal az újítómozgalommal, az újítási előadók sokszor túl vannak terhelve másrányú munkával. Az el nem fogadott újításokról nem kapnak érdemleges választ a dolgozók, az újítókat nem népszerűsítik. Mindez abból is fakad, hogy a pártszervezetek, a területi bizottság, az üzemi bizottságok nem ellenőrzik megfelelően az újítómunkát, a SZUEB elnököket nem számoltatják be rendszeresen, de a SZUEB-ek munkája is sok kívánnivalót hagy maga után.

Ahhoz, hogy újítómozgalmunkat fejleszteni tudjuk, *több segítséget kellene kapnunk a politikai osztálytól, a szakszervezet központjától,* mert az eddigi gyakorlat azt mutatja, hogy a termelési osztályon kívül a többi osztály vajmi keveset foglalkozik az újítómozgalommal. Újítómozgalmunk eddigi eredményeinek fokozásáért több intézkedést szándékozunk végrehajtani, a többi között felülvizsgáltatjuk az elfogadott, de be nem vezetett újítások ügyét, a régóta húzódó újítási javaslatokat, szorgalmazzuk az újítási feladattervek kifüggesztését, az újítók fokozottabb népszerűsítését.

Kétmillió forint megtakarítás

(Tudósítónktól.) A *Hámán Kató* fűtőház mozdonybrigádjai a Nagy Októberi Szocialista Forradalom tiszteletére megfogadták, hogy ötéves *százelegytonnakilométer tervüket december 9-én befejezik.* A tanácsválasztás tiszteletére indított versenyben elhatározták, hogy a terveljesítési határidőt egy nappal előrehozzák. Derekasan állták is szavukat *és ötéves százelegytonnakilométer tervüket december 8-án, a határidő előtt 23 nappal befejezték.*

Ötéves tervük diadalmas befejezése után a fűtőház vontatási dolgozói *hálás szívvel gondolnak a hős szovjet mozdonyvezetőkre, akiknek tapasztalatai segítették hozzá őket ehhez a nagyszerű teljesítményhez.* Abban az időben, amikor az ötéves terv végrehajtása megkezdődött, hazánkban járt *Panyin* elvtárs, a kiváló szovjet mozdonyvezető. Az ő útmutatása nyomán indult el a magyar vasúton a túlsúlyos mozgalom. A Hámán Kató fűtőház mozdonyvezetői közül *Dudás János* és brigádja, *Fődi Sándor* és brigádja, *Labát Sándor* és brigádja ismerték fel elsőnek a mozgalom jelentőségét és csatlakoztak hozzá. Sikereik láttán aztán mind több mozdonybrigád továbbított többterheléses vonatot. Hogy milyen eredménnyel, azt mutatja most az ötéves százelegytonnakilométer terv határidőelőtti befejezése, amely mintegy *kétmillió forint megtakarítást eredményezett.*

ÉRDEMTELEN JUTALMAZÁS

A leadási kocsik gyors kirakása igen fontos népgazdasági érdek, hiszen csak így tudunk kocsit biztosítani a felkínált áruk időbeni elszállításához. A vállalatok, a szállítható felek nagyrésze be is látja ezt, de sajnos vannak olyan vállalatok, amelyek nem törődnek a kocsik kirakásával. Ezekhez tartozik a miskolci *Kohászati Készletező Vállalat,* amelyről november 22-i számában már írt a *„Szocialista Vasútért"*, de véleményem szerint nem fejtette ki eléggé, milyen nagy károkat okoz a vállalat rossz munkája a vasútnak.

A vállalat részére állandóan igen nagymennyiségű áru érkezik, azonban a kocsik hosszú ideig állnak a telepen kirakatlanul, mert nincs elég kirakómunkás. A hibát még tetőzi, hogy a vállalat természetesnek veszi, hogy a *MÁV Rakodási Főnökség* dolgozói rakják ki a kocsijait. A miskolci igazgatóság többízben figyelmeztette a vállalatot, de semmi javulás nem mutatkozik, napról- napra 100—150 között van a vállalat kirakatlan kocsijainak száma, van úgy, hogy ilyen kocsimennyiséghez mindössze 4—5 saját rakodómunkást ad. A miskolci igazgatóság VI. osztálya többször kényteten volt kocsiálláspénz-bírságot kivetni a vállalatra.

De hogyan érhetné el ez a bírságolás a célját, azt, hogy jobb munkára kényszerítse a vállalatot, amikor a vasúti főosztály visszatéríti a bírságot. A legutóbbi bírságkivetés előtt ismét figyelmeztettük a vállalatot, mire az igazgatóhelyettes, *dr. Sümegi Ferenc* mosolyogva kijelentette: *„Tehet az igazgatóság, amit akar, a minisztérium úgyis visszatéríti a kocsiálláspénzt".* És sajnos igaza is volt, mert októberben például kétízben térítettek vissza számukra kocsiálláspénzt s az 1953. évi kocsiálláspénz-bírságokból több mint kétmillió forintot kaptak vissza méltányossági alapon, anélkül hogy igazgatóságunk VI. osztálya tudott volna erről.

Az ilyen „jutalmazás" esetleg helyénvaló lenne akkor, ha a visszakapott összeget a vállalat a rakodások megjavítására, a rakodóhelyek kivilágítására, munkáslétszáma emelésére stb. fordítaná. Valószínűleg a vasúti főosztály is ezért alkalmazott méltányossági eljárást. De korántsem így történt, mert az érdemtelen jutalmazástól a vállalat csak vérszemet kapott a további még rosszabb munkára.

Kérjük a vasúti főosztály illetékeseit, ne így gyakoroljanak „méltányosságot". Helyénvalónak tartanánk azt is, ha az illetékesek ilyen, vagy hasonló esetben mindig megkérdeznék a szóbanlévő igazgatóság véleményét is.

Bakó János
miskolci igazgatóság, VI. oszt.

Nagyobb gonddal kezeljék az exportkocsikat

Gyakran járok a kocsik százai között, a vasúti pályatesteken az ország közepében és a végeken egyaránt. Jól ismerem a vasút gépezetének bonyolult szerkezetét. Öröm hallani a vasutasok nagyszerű munkasikereiről, azokról az emberekről, akik becsületesen küzdenek az évi terv sikeres befejezéséért.

Azt hiszem azonban, hogy nemcsak a dicséret ad újabb lendületet a további munkához, hanem a bírálat is. Azért hozok fel egynéhány példát, ami nem öregbíti ugyan a vasutasok jó hírnevét, de bizonyára segít a hibák felszámolásában. Láttam olyan kocsit Kelebián, amelyik 161 órája állt Budapest-Ferencváros nyugati rendezőjének hanyagságából. November 21-től 31-ig ácsorgott papíráruval megrakva a 142 192. és a 164 837 számú kocsi két társával, csak azért, mert vétkes könnyelműséggel elválasztották a kocsikat a számadástól. November 22-én négy JDZ kocsi már 48 órája állt, 23-án érkező három CSD kocsi pedig 34 órát várakozott számadás elválasztás miatt.

A 062 360., a 050 720 és a 032 801. számú átmenőkocsik 77 órát vártak újabb feladásra. December 3-tól 60 órát várt a DR 062 382. számú átmenő kocsi újrafeladásra. A vétkeseknek nem jut eszükbe, hogy ezekért az ácsorgó exportkocsikért drága pénzt fizetünk.

Szüntessük meg a drága valutába kerülő késéseket az idegen kocsik be- és kiléptetésénél. Az átmenő kocsikat a belépéskor azonnal jelentsék és tegyék lehetővé, hogy mire az átmenő kocsi a határállomásra érkezik, újrafeladási számadása minden várakozás nélkül egyesülhessen a küldeménnyel.

Nagyon sokat tehetnek a kereskedelmi szolgálat dolgozói, a vonatvezetők, a kocsirendezők az idegen kocsik gyors és szabályszerű továbbítása, kezelése érdekében. Nem úgy, mint ahogy a kiskunhalasiak tették, akik a szegedi kocsit a kelebiai kilépőszerelvénybe sorozták. Hosszan lehetne ilyen és hasonló hibákról beszélni. A vasutas dolgozók olcsóbbá tehetnék a szállítást a jobb minőségű munka révén — az idegen kocsik kezelésével, irányításával és szabályszerű továbbításával is.

Kovács János,
határőr, Kelebia.

Levelezőink írják

Ha több a vonat, jobban vigyázunk

Régen úgy tartották — de akadnak még ma is, akik azt vallják, hogy „objektív törvényszerűség" a forgalom növekedése mellett a baleesetek számának növekedése. Ezek — régen és most — opportunista módon lemondtak és lemondanak a biztonságos közlekedésért folytatott harcról. Igaz az, hogy a forgalom növekedésével nő a baleseti veszély, de nem okvetlenül maga a baleset.

Igazgatóságunk területén a forgalom nagymértékben emelkedett, a balesetek száma pedig 24.4, míg a baleseti károk összege 51.2 százalékkal csökkent az elmult év hasonló időszakához viszonyítva. Hogyan lehet ez? Ahogy a vasutasok mondják, „ha sok a vonat, jobban vigyázunk". Nem igaz tehát a kishitűek állítása, de igaz az, hogy a forgalom növekedése fokozott éberséget, odaadóbb munkát, nagyobb szaktudást és nem utolsó sorban szigorúan utasításszerinti szolgálattételt követel.

Várnai László
pécsi igazgatóság

Szoros, de reális tervszámokat!

„Visszaszerezzük a második negyedévben elvesztett élüzemzászlót" — fogadkoztunk az utolsó negyedévi felkészülésnél. A szavakat tettek követték. Megmozdult a párt- és szakszervezet. Párosverseny indult, csatlakoztunk Veszprém-külső felhívásához, egyszóval nem volt hiány lelkesedésben.

A kocsik átlagos tartózkodásánál sikerült az egy kocsira eső átlagos tartózkodási időt november folyamán 9.85 óráról 7.66 órára csökkenteni. Az időjárás okozta nehézségek ellenére is leszorítottuk az egy kocsira eső tolatási időt. A vontatási szolgálattal jól együttműködve 12 190 tonna túlsúlyt továbbítottunk. Az odaadó munka mégsem hozta meg a kívánt eredményt, mert a menetrendszerinti vonatindítás, a kocsikihasználás és a szállítási tonnaterv teljesítése meg sem közelítette a kitűzött szintet.

A gyakorlat bebizonyította, hogy a tervszámok nem voltak reálisak, azok megállapításánál nem vették figyelembe az állomás sajátosságait. Ez nagymértékben csökkentette a dolgozók lelkesedését. Most már a menetrendszerinti vonatindításra és kocsikihasználásra megkaptuk a módosítást, de ez nem elég. A mi feladatunk, hogy megszüntessük a hibák következtében a dolgozóknál előállott elkedvetlenedést és biztosítsuk a szoros, de reális tervek teljesítését.

Görbe Zoltán
Komló állomás

HIREK

— Ujabb 25 lakást adtak át Rákospalotán a vasutas dolgozóknak. A modern lakások 60 felnőttnek és 105 gyermeknek nyujtanak otthont.

— *KULTÚRVÁRÓTERMET AVATTAK Barcs állomáson. A pécsi MÁV kultúrotthon fúvószenekara és a barcsi általános iskola táncegyüttese jólsikerült kultúrműsort adott.*

— „HARGITA" TIPUSÚ VONATOT KÉSZITENEK jövőre a MÁV részére a Ganz Vagongyár dolgozói.

— *KARÁCSONYFA ÜNNEPSÉGET RENDEZETT a Déli tömb MNDSZ szervezete. A jólsikerült műsorra meghivták az utasok gyermekeit is. Nagy örömet keltett az ünnepségen megjelent „Télapó", aki cukorkával ajándékozta meg a kicsinyeket.*

— AZ ELSŐTELESEKET nagy gonddal segítik az „öregek" a debreceni fűtőházban. Hét tapasztalt mozdonyvezető patronál hét fiatalt, akik most néznek szembe először a téli zord időjárás okozta nehézségekkel.

— *MEGNYILIK A BÖLCSŐDE is a Benczur utcai napközitotthonban január 3-án, ahová már 6 hetes koruktól el lehet helyezni a gyermekeket.*

— ÓRIZETBE VETTE A VASUTI RENDŐRSÉG Szabó Sándor váltókezelőt és Fodor Kálmán váltóőrt, mert folyamatosan dézsmálták a vasúti szállítmányokat.

— *MEGJAVUL A TÉLI UTASELLÁTÁS a vonatokon, autóbuszokon. A MÁV Utasellátó Vállalat tovább növeli az ételválaszték mennyiségét és minőségét, gondoskodik arról is, hogy a hideg időben az utasok ne maradjanak meleg étel, ital nélkül az állomásokon. A nagyobb pályaudvarokon tej- és tejterméket árusító büfféket is létesitenek.*

— HAMIS MÉRLEGELÉSI KÖNYVEKET állítottak ki huzamosabb időn keresztül a feladókkal összejátszva Mészáros Lajos nyírbátori állomásfőnök és Gavallér Gábor raktárfőnök. Az ebből származó többletet saját céljaikra használták fel. A vasúti rendőrség őrizetbe vette a bűnösöket.

— *424-ES ÉS 375-ÖS TÍPUSÚ MOZDONYOKAT KÉSZIT a MÁV részére 1955-ben a MÁVAG. A műszakiak most dolgoznak a 2000 lóerős Dieselmozdony gyártásának előkészítésén, s jövő év vegere ez a gépmonstrum is kigördül a MÁVAG-ból.*

— UJONNAN ÁTALAKITOTT korszerű felszerelésekkel berendezett üzemorvosi rendelőt adtak át december 7-én a dolgozóknak Pécs állomáson.

KITÜNTETÉSEK

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa kiváló munkája elismeréséül a „Munka Érdemrend" kitüntetést adományozta Gáspár Sándornak, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete elnökének: ugyancsak jó munkája elismeréséül a „Munka Érdemérem" kitüntetést kapta Szabó József, a Vasutas Dolgozók Szakszervezete főkönyvelőségének vezetője.

A „Szocialista Kultúráért" kitüntetést kapta Gábori Gézáné, a szombathelyi kultúrotthon igazgatója és Kiss János, a szegedi gócpont könyvtárosa.

Ütközö

Ez aztán a meszelés

A kaposvári pályafenntartási főnökség II-es pályamesteri szakasza a Baté-állomáson lévő segédtiszti lakás konyhájának me-



szelése címén 215 négyzetmétert számolt el. Jó lesz vigyázni a házigazdának, mert a jelek szerint élelgyárrá szándékozzák kinevezni a takaros kis konyhát.

Termelési értekezlet

A pécsi távközlő- és biztosítóberendezési szolgálatnál egyes dolgozók örömmel járnak a termelési értekezletre. A lelkesedés



oka, hogy az értekezletet munkaidőben tartják. Igy aztán lehet értekezni. Az aktivitással sincs hiba, hiszen pénzért beszélnek. Csupán az a kérdésünk, korlátozzák-e a hozzászólások idejét?

SPORT

A Szombathelyi Lokomotív váratlan győzelmet aratott a többszörös bajnok Bp. Vörös Lobogó felett

Csupán néhány mérkőzés van hátra az idei NB I. bajnokságban, de még mindig rendkívül kiélezett a helyzet a helyezésekért. Elsősorban a táblázat végén folyik áldz harc.

A Szombathelyi Lokomotiv — az NB I. egyetlen vasutascsapata hetek óta a „veszélyes" zónában tanyázik. Pár nappal ezelőtt váratlan vereséget szenvedett Szegeden, s ezzel sorsa megpecsételtnek látszott. A szegedi vereség után azonban olyan győzelmet aratott a vasutas csapat, melyre még a legvérmesebb szurkolók sem gondoltak. Szerdán délután a többszörös bajnokot, a Bp. Vörös Lobogó együttesét fektette két vállra, s ezzel a győzelmével hatalmas lépést tett azon az úton, mely a bentmaradáshoz vezet.

A Szombathelyi Lokomotiv—Bp. Vörös Lobogó találkozóra Budapesten, az Üllői úti pályán került sor. Négyezer néző volt szemtanúja a szombathelyi labdarúgók régen látott nagyszerű sikerének. A vasutas csapat minden tagja lelkesedésben önmagát multa felül. Elveszett labdát nem ismertek, úgy harcolt mind a tizenegy játékos, amint azt a vasutasság már régen várta tőlük. A mérkőzés — a nagy tét miatt — helyenként igen kemény volt. A vasutas csapat végeredményben Kolesánszky és Papp góljával 2:1 (1:1) arányban győzött.

A Lokomotiv ezzel a győzelmével a 12. helyre került, megelőzve a szegedi és sztálinvárosi csapatot. A szombathelyieknek a bajnokságban még két mérkőzésük van hátra. A Bp. Honvéd és a Dorogi Bányász együttesével játszik még a vasutas csapat. Mindkét mérkőzésre Szombathelyen kerül sor.

Reméljük, hogy a szombathelyi csapat legutóbbi sikere nemcsak szalmaláng volt, hanem tudatos munka és töretlen lelkesedés eredménye. Ha a szerdán mutatott lelkes játékát folytatni tudja a csapat, úgy jövőre ismét NB I-es csapattal büszkélkedhet a vasutas sport.

SZOCIALISTA VASÚTÉRT — A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezetének hetilapja. — Megjelenik minden szombaton. Szerkeszti a szerkesztőbizottság. Laptulajdonos: a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya és a Vasutasok Szakszervezete. Szerkesztőség: Budapest, VI. Sztálin-út 83 sz. — Telefon: 228—995 428—317, 428—332. Üzemi telefon: 16—76, 39—49. Kiadóhivatal: VII., Rákóczi-út 54. — 18.000 példány. Szikra Lapnyomda, Budapest, VIII., Rökk Szilárd-u. 8. Felelős nyomdavezető: Kulcsár Mihály.